

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (трети състав)

6 юли 2010 година *

По дело T-342/07,

Ryanair Holdings plc, установено в Дъблин (Ирландия), за което се явяват г-н J. Swift, QC, г-н V. Power, г-н A. McCarthy и г-н D. Hull, solicitors, и адв. G. Berrisch, avocat,

жалбоподател,

срещу

Европейска комисия, за която се явяват г-н X. Lewis и г-н S. Ноё, в качеството на представители,

ОТВЕТНИК,

* Език на производството: английски.

ПОДПОМАГАНА ОТ

Aer Lingus Group plc, установено в Дъблин, за което се явяват първоначално г-н A. Burnside, solicitor, адв. B. van de Walle de Ghelcke и адв. T. Snels, avocats, а впоследствие г-н Burnside и адв. Van de Walle de Ghelcke,

И ОТ

Ирландия, за която се явяват г-н D. O'Hagan и г-н J. Buttimore, в качеството на представители, подпомогани от адв. M. Cush, адв. D. Barniville и адв. N. Travers, avocats,

встъпили страни,

с предмет искане за отмяна на Решение С (2007) 3104 на Комисията от 27 юни 2007 година за обявяване на концентрация за несъвместима с общия пазар и Споразумението за ЕИП (преписка COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus),

ОБЩИЯТ СЪД (трети състав),

състоящ се от: г-н J. Azizi, председател, г-жа E. Cremona и г-н S. Frimodt Nielsen (докладчик), съдии,

секретар: г-жа С. Kantza, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 6 юли 2009 г.,

постанови настоящото

Решение

Обстоятелства в основата на спора

A — Страни по спора

- ¹ Ryanair Holdings plc (наричано по-нататък „жалбоподателят“ или „Ryanair“) е дружество, чиито акции се търгуват на борсата и което през 2006 г. разполага

със самолетен парк от 120 самолета (като се изключат 161 самолета, които са поръчани и ще бъдат доставени през следващите шест години). Към момента на възникване на фактите по делото тези самолети осигуряват редовни полети по повече от 400 дестинации в 40 страни, включително 75 маршрута между Ирландия (главно от летище Дъблин, но също и от летищата Шанън, Корк, Кери и Нок) и други европейски страни.

- 2 Aer Lingus Group plc е акционерно дружество по ирландското право. След приватизацията му от ирландското правителство през 2006 г. държавата запазва 25,35 % от неговия капитал и от 2 октомври 2006 г. акциите на Aer Lingus Group се търгуват на борсата. Aer Lingus Group е холдингово дружество на Aer Lingus Ltd (наричани по-нататък заедно „Aer Lingus“) — авиокомпания, установена в Ирландия, която осигурява редовни полети от или до летищата Дъблин, Корк и Шанън. През 2006 г. Aer Lingus експлоатира транспортна мрежа за полети на къси разстояния по 70 маршрута, свързващи Ирландия с Обединеното кралство и с други държави членки, със самолетен парк от 28 самолета (който от края на 2007 г. трябва да бъде увеличен на 32 самолета). Неговият самолетен парк от 7 самолета за полети на далечни разстояния (който от края на 2007 г. трябва да наброява 9) му позволява да обслужва няколко дестинации в Съединените американски щати и в Дубай.

Б — Административно производство

- 3 На 5 октомври 2006 г. Ryanair съобщава намерението си да обяви публично предложение за изкупуване (ППИ) на целия капитал на Aer Lingus Group. Това ППИ е обявено на 23 октомври 2006 г.
- 4 На 30 октомври 2006 г. Комисията на Европейските общности е нотифицирана за концентрацията.

- 5 С решение от 20 декември 2006 г. Комисията приема, че концентрацията поражда сериозни съмнения относно съвместимостта ѝ с общия пазар и решава да образува производство за задълбочено разглеждане съгласно член 6, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 година относно контрола върху концентрациите между предприятия (ОВ L 24, стр. 1, Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 201, наричан по-нататък „Регламентът за концентрациите“).

- 6 На 27 март 2007 г. на Ryanair е изпратено изложение на възраженията съгласно член 18 от Регламента за концентрациите. Ryanair отговаря на това изложение на възраженията на 17 април 2007 г.

- 7 С Решение С (2007) 3104 от 27 юни 2007 г. Комисията обявява, че нотифицираната концентрация е несъвместима с общия пазар (преписка COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus) (наричано по-нататък „обжалваното решение“).

В — Съдържание на обжалваното решение

- 8 След като напомня, че нотифицираната операция представлява концентрация с общностно измерение (точки 3 и 4 от обжалваното решение), Комисията излага използваните в хода на разследването способности за разследване (точка 5 от обжалваното решение). Тя напомня, че за това разследване е било необходимо да се изпратят многобройни искания за информация съгласно член 11 от Регламента за концентрациите, по-специално, на други редовни авиокомпании, на чартърни авиокомпании, на летища и на клиентите предприятия, както и да се осъществи връзка с органите за координиране на слотовете, органите по гражданско въздухоплаване и органите, отговарящи за транспорта. Комисията извършва и анализ на съотношението между цените, за да определи съответните пазари (точка 6.3 и приложение III към обжалваното решение), и възлага на

независим консултант да извърши изследване сред клиентите на летище Дъблин (точка 7.3.5 и приложения I и II към обжалваното решение). Тя разглежда също представените от Ryanair и от Aer Lingus иконометрически становища и извършва две поредици регресионни анализи, за да изпробва по пътя на опита вероятните последици от концентрацията (точка 7.4.3 и приложение IV към обжалваното решение).

1. Съответни пазари

9. Що се отнася до определянето на съответните пазари (точка 6 от обжалваното решение), Комисията посочва, че Ryanair и Aer Lingus предоставят услуги за редовен пътнически въздушен транспорт в Европа. Съгласно своята практика Комисията разглежда основно заменяемостта по отношение на търсенето. Тя определя пазарите въз основа на подхода „начална точка—крайна точка“, наречен „подход “начална—крайна точка”, според който всеки маршрут между точката на излитане и точката на кацане се разглежда като отделен пазар. За да се установи дали дадена двойка начална точка—крайна точка“ представлява съответен пазар, Комисията разглежда различните възможности, с които разполагат потребителите, за да пътуват между тези две точки. Тя проверява и дали полетите от Дъблин (или от Шанън или Корк — другите две ирландски летища, използвани от страните по концентрацията) до две (или повече) летища, които обслужват един и същ град, са заменяеми (точка 6.3 от обжалваното решение). Предвид предлаганите от Ryanair и Aer Lingus услуги Комисията установява, че предвижданата концентрация би довела до хоризонтални припокривания при 35 двойки градове, които представляват съответни пазари (съображение 333 от обжалваното решение), и че тя може да представлява източник на тревога по отношение на голям брой двойки градове, представляващи съответни пазари,

на които само една от страните по концентрацията присъства (съображение 334 от обжалваното решение).

2. Оценка на последиците от концентрацията върху конкуренцията

- ¹⁰ Що се отнася до оценката на последиците от концентрацията, Комисията се позовава на рамките на анализа, определени в нейните Насоки относно оценката на хоризонталните сливания съгласно Регламента за концентрациите (ОВ С 31, 2004 г., стр. 5 ; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 4, стр. 56, наричани по-нататък „Насоките“).
- ¹¹ На първо място, Комисията анализира пазарните дялове на Ryanair и Aer Lingus по 35 маршрута, по които техните услуги се припокриват. Тя установява, че концентрацията би създавала монопол по 22 маршрута и би довела до създаването на твърде значителни пазарни дялове по 13 други маршрута (точка 7.2 от обжалваното решение). Комисията приема също, че двете авиокомпании са „най-непосредствени конкуренти“ по всички разглеждани маршрути (точка 7.3 от обжалваното решение) и че, за разлика от твърденията на Ryanair, тези две авиокомпании понастоящем се конкурират (точка 7.4 от обжалваното решение). След това Комисията разглежда последиците от концентрацията върху пазарите, на които Ryanair и Aer Lingus са настоящи или потенциални конкуренти, и установява, че концентрацията би премахнала настоящата конкуренция по 35 маршрута, по които услугите се припокриват, както и потенциалната конкуренция по 15 маршрута без припокриване (точки 7.5 и 7.6 от обжалваното решение).

- 12 На второ място, Комисията посочва, че „фрагментарната клиентела“ на Ryanair и на Aer Lingus няма „балансираща покупателна сила“ и разполага само с ограничена, и дори с никаква възможност да смени доставчика (точка 7.7 от обжалваното решение).
- 13 На трето място, Комисията разглежда дали навлизането на нови конкуренти на пазара или разрастването на съществуващите конкуренти може да премахне антиконкурентните последици от концентрацията, преди да достигне до извода, че случаят не е такъв (точка 7.8 от обжалваното решение).
- 14 На четвърто място, Комисията извършва отделна преценка на 35 маршрута, при които услугите се припокриват. Тя установява, че концентрацията възпрепятствала значително ефективната конкуренция поради създаването на господстващо положение по всеки от тези маршрути (точка 7.9 от обжалваното решение).
- 15 На пето място, Комисията разглежда дали твърдяното от Ryanair повишаване на ефикасността е достатъчно, за да се противодейства на породените от концентрацията отрицателни последици върху конкуренцията. Тя достига до извода, че случаят не е такъв, след като повишаването на ефикасността не може да бъде проверено, не е присъщо на концентрацията и не може да е от полза за потребителите (точка 7.10 от обжалваното решение).

3. Преценка на ангажиментите

- 16 Комисията разглежда и ангажиментите, предложени от Ryanair в рамките на административното производство. Тя приема, че те не са достатъчно ясни, за да могат да бъдат приложени и при всички положения не могат да отстранят посочените проблеми, свързани с конкуренцията (точка 8 от обжалваното решение).
- 17 В заключение, Комисията приема, че осъществяването на концентрацията възпрепятства значително ефективната конкуренция, по-специално, от една страна, вследствие на създаването на господстващо положение по 35 маршрута от и до Дъблин, Шанън и Корк, и от друга страна, вследствие на създаването или засилването на господстващо положение по 15 маршрута от и до Дъблин и Корк. В резултат на това тя обявява концентрацията за несъвместима с общия пазар (точка 9 и диспозитива на обжалваното решение).

Производство и искания на страните

- 18 С жалба, подадена на 10 септември 2007 г. в секретариата на Общия съд, жалбоподателят иска отмяна на обжалваното решение.
- 19 С определение от 12 февруари 2008 г. председателят на трети състав на Общия съд допуска Ирландия и Aer Lingus Group да встъпят по делото в подкрепа на исканията на Комисията.

20 Въз основа на доклад на съдията докладчик Общият съд (трети състав) решава да започне устната фаза на производството.

21 Устните състезания и отговорите на страните на поставените от Общия съд въпроси са изслушани в съдебното заседание от 6 юли 2009 г.

22 Жалбоподателят моли Общия съд:

— да отмени обжалваното решение,

— да осъди Комисията да заплати съдебните разноски,

— да осъди Ирландия и Aer Lingus Group да заплатят съдебните разноски, произтичащи от встъпването им.

23 Комисията моли Общия съд:

— да отхвърли жалбата,

— да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

24 Aer Lingus Group моли Общия съд:

— да отхвърли жалбата,

— да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

25 Ирландия моли Общия съд:

— да отхвърли жалбата,

— да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

От правна страна

26 За да обяви дадена концентрация за несъвместима с общия пазар, Комисията трябва да докаже съгласно член 2, параграф 3 от Регламента за концентрациите, че осъществяването на нотифицираната концентрация би възпрепятствало значително ефективната конкуренция в рамките на общия пазар или на съществена част от него, в частност в резултат на създаването или засилването на господстващо положение.

- 27 Такова решение, прието въз основа на член 8, параграф 3 от Регламента за концентрациите, се основава на резултата от направен от Комисията прогнозен анализ. Този прогнозен анализ се състои в проверка как нотифицираната концентрация може да измени определящите за състоянието на конкуренцията на даден пазар фактори, за да се установи дали концентрацията ще доведе до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция. Такъв анализ изисква мислено да се построят различните причинно-следствени модели, за да се избере най-вероятният от тях (вж. относно Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета от 21 декември 1989 година относно контрола върху концентрациите между предприятия (поправена версия ОВ L 257, 1990 г., стр. 13), изменен с Регламент (ЕО) № 1310/97 на Съвета от 30 юни 1997 година (ОВ L 180, стр. 1) (наричан по-нататък „старият Регламент за концентрациите“), Решение на Съда от 15 февруари 2005 г. по дело Комисия/Tetra Laval, C-12/03 P, Recueil, стр. I-987, точка 43).
- 28 В хипотезата, при която страните по концентрацията са предложили действително ангажименти в хода на административното производство, за да постигнат решение за съвместимост с общия пазар, Комисията е задължена да разгледа концентрацията, така, както тя е изменена с тези ангажименти. Тогава Комисията трябва да докаже, че тези ангажименти не правят така изменената концентрация съвместима с общия пазар (вж. в този смисъл, що се отнася до стария Регламент за концентрациите, Решение на Общия съд от 21 септември 2005 г. по дело EDP/Комисия, T-87/05, Recueil, стр. II-3745, точки 63—65).
- 29 Освен това Съдът е постановил, че материалноправните норми от Регламента, и по-конкретно член 2 от него, предоставят на Комисията определена оперативна самостоятелност, по-специално при извършването на преценки от икономическо естество, и че поради това контролът на съда върху упражняването на такова правомощие, което е от основно значение за определянето на правилата в областта на концентрациите, трябва да се упражнява, отчитайки свободата на преценка, съдържаща се имплицитно в разпоредбите с икономически характер, които са част от режима на концентрациите (по отношение на стария Регламент за концентрациите вж. Решение на Съда от 31 март 1998 г. по дело Франция и др./Комисия, известно като „Kali & Salz“, C-68/94 и C-30/95, Recueil,

стр. I-1375, точки 223 и 224 и Решение по дело Комисия/Tetra Laval, точка 27 по-горе, точка 38).

- 30 Макар Съдът на Европейския съюз да признава на Комисията свобода на преценката в икономическата сфера, това не означава, че той трябва да се въздържа от контрол върху тълкуването от страна на Комисията на данните с икономически характер. Всъщност Съдът на Съюза трябва по-специално да провери не само дали представените доказателства установяват действителното положение и дали същите са надеждни и съгласувани, но и дали тези доказателства включват всички релевантни данни, които трябва да бъдат взети предвид, за да се прецени дадена сложна ситуация, както и това дали те са от такъв характер, че да подкрепят изведените от тях заключения (по отношение на стария Регламент за концентрациите вж. Решение на Съда по дело Комисия/Tetra Laval, точка 27 по-горе, точка 39 и Решение на Съда от 10 юли 2008 г. по дело Bertelsmann и Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, Сборник, стр. I-4951, точка 69).
- 31 Освен това според постоянната съдебна практика, когато институциите разполагат с право на преценка, съблюдаването на гаранциите, предоставени от правния ред на Съюза в хода на административните производства, е от още по-съществено значение. Сред тези гаранции по-конкретно са задължението за Комисията да разгледа внимателно и безпристрастно всички материали, относими към случая, правото на заинтересованото лице да изложи своята гледна точка, както и да му бъде постановено мотивирано в достатъчна степен решение (Решение на Съда от 21 ноември 1991 г. по дело Technische Universität München, C-269/90, Recueil, стр. I-5469, точка 14 и Решение на Общия съд от 7 май 2009 г. по дело NVV и др./Комисия, T-151/05, Сборник, стр. II-1219, точка 163).
- 32 С оглед на тези принципи, свързани с контрола на законосъобразността в областта на концентрациите, следва да се преценят доводите на страните.

- 33 Жалбоподателят изтъква пет правни основания в подкрепа на жалбата си. Първото правно основание е изведено от явни грешки в преценката на съществуващото между Ryanair и Aer Lingus отношение на конкуренция, второто правно основание е изведено от явни грешки при оценката на бариерите за навлизане на пазара, третото правно основание е изведено от явни грешки в преценката в рамките на анализа, осъществен маршрут по маршрут (наричан по-нататък „анализът маршрут по маршрут“), четвъртото правно основание е изведено от явни грешки в преценката в рамките на разглеждането на произтичащото от концентрацията повишаване на ефикасността и петото правно основание е изведено от явни грешки в преценката в рамките на анализа на предложените от Ryanair ангажименти (вж. точки 11 и 13—16 по-горе).
- 34 Определянето на съответните пазари и анализа на реакциите на клиентите като такива не са оспорени от жалбоподателя (вж. точки 9 и 12 по-горе).

А — По първото правно основание, свързано с преценката на отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus

- 35 Осъщественият от Комисията анализ в обжалваното решение, който е релевантен в рамките на преценката на настоящото правно основание, включва следните етапи: първо, констатацията, че концентрацията води до много големи пазарни дялове по значителен брой маршрути (точка 7.2 от обжалваното решение); второ, констатацията, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“ по всички тези маршрути (точка 7.3 от обжалваното решение); трето, разглеждането на настоящата конкуренция между Ryanair и Aer Lingus (точка 7.4 от обжалваното решение); и четвърто, последиците от концентрацията върху настоящата конкуренция между Ryanair и Aer Lingus и отрицателното отражение, което това би имало върху клиентите (точки 7.5 и 7.6 от обжалваното решение). В рамките на този анализ Комисията отговаря на довода на Ryanair, изведен от разграничаването на предлагането на услуги между неговото

нискобюджетно предлагане на основни услуги и предлагането на среден набор от услуги от Aer Lingus (точка 7.3 от обжалваното решение).

- 36 Жалбоподателят критикува по същество този аспект от обжалваното решение, като твърди, че Комисията е надценила важноста на големите пазарни дялове, притежавани от страните по концентрацията, и че тя не е представила доказателства, които надлежно да установяват, че независимо от разликите им Aer Lingus и жалбоподателят упражняват едно спрямо друго толкова голям конкурентен натиск с толкова малка възможност за навлизане на съответните пазари, че концентрацията би възпрепятствала значително ефективната конкуренция на тези пазари.
- 37 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, поддържа, че пазарните дялове представляват „първи полезни показатели“, които се подкрепят от други косвени доказателства, показващи, че Aer Lingus е най-непосредственият конкурент на Ryanair по маршрутите, по които техните услуги се припокриват. Следователно концентрацията щяла да доведе до изчезването на конкурентния натиск, който понастоящем Aer Lingus упражнявал върху Ryanair.
- 38 Общият съд следва да прецени един по един доводите на страните за дадената на пазарните дялове „прекомерна тежест“, за неотчитането на съществуващите между Ryanair и Aer Lingus „основни разлики“, за предоставеното от наличието на база в Дъблин конкурентно предимство, за „доказателствата с нетехнически характер“, за иконометрическият анализ на Комисията, за представените от Ryanair иконометрически данни, за упражнявания от чартърните авиокомпани конкурентен натиск, за осъщественото изследване сред клиентите, за изследването, проведено сред предприятията-клиенти, и накрая, за вредата за потребителите.

1. По дадената на пазарните дялове „прекомерна тежест“

а) Доводи на страните

- 39 Жалбоподателят твърди, че в обжалваното решение Комисията се основавала на погрешната предпоставка, че Aer Lingus и Ryanair са идентични авиокомпании, което ѝ позволило от големите им пазарни дялове „автоматично“ да изведе факта, че концентрацията водела до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция. Макар пазарните дялове да били релевантни, когато ставало въпрос да се оцени дадена концентрация от гледна точка на конкуренцията, те представлявали обаче само „отправна точка“. Да се обвърже с такива пазарни дялове силна отрицателна презумпция относно последиците от концентрацията върху конкуренцията, означавало да се нарушат правилата за тежестта на доказване. Във всеки случай тази презумпция щяла да бъде оборена от жалбоподателя, който щял надлежно да докаже наличието на „основни разлики“ между двете авиокомпании и на слаби бариери за навлизане на пазара. Предлаганите от Ryanair и Aer Lingus услуги били „много диференцирани“ и засягали отделни категории пътници. Следователно пазарните дялове не позволявали сами по себе си да се определи в каква степен страните упражняват конкурентен натиск една спрямо друга. Освен това присъствието само на една авиокомпания по даден маршрут не било равностойно на господстващо положение предвид лесния начин за навлизане на пазара.
- 40 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, твърди, че от обжалваното решение е видно, че пазарните дялове представляват „първи полезни показатели“, които се подкрепят от други данни, показващи, че Aer Lingus е най-непосредственият конкурент на Ryanair по разглежданите в настоящото дело маршрути.

б) Съображения на Общия съд

- 41 От постоянната съдебна практика следва, че макар значението на пазарните дялове да може да се различава при един пазар спрямо друг, с основание може да се приеме, че изключително големите пазарни дялове представляват сами по себе си доказателство за наличието на господстващо положение, освен при изключителни обстоятелства (в областта на злоупотребата с господстващо положение вж. Решение на Съда от 13 февруари 1979 г. по дело Hoffmann-La Roche/Комисия, 85/76, Recueil, стр. 461, точка 41 и по отношение на стария Регламент за концентрациите вж. Решение на Общия съд от 25 март 1999 г. по дело Gencor/Комисия, T-102/96, Recueil, стр. II-753, точка 205 и Решение на Общия съд от 28 април 1999 г. по дело Endemol/Комисия, T-221/95, Recueil, стр. II-1299, точка 134). Такъв може да бъде случаят при пазарен дял от 50 % или повече (в областта на злоупотребата с господстващо положение вж. Решение на Съда от 3 юли 1991 г. по дело АКZO/Комисия, C-62/86, Recueil, стр. I-3359, точка 60 и по отношение на стария Регламент за концентрациите, Решение на Общия съд от 14 декември 2005 г. по дело General Electric/Комисия, T-210/01, Recueil, стр. II-5575, точка 115).
- 42 В настоящия случай, от една страна, следва да се посочи, че за разлика от твърдяното от жалбоподателя, Комисията не е основала своята оценка на последиците от концентрацията върху конкуренцията на идеята, че може да се изведе „автоматично“ от големите пазарни дялове факта, че концентрацията води до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция. Напротив, Комисията изрично посочва в обжалваното решение, че както пазарните дялове, така и нивата на концентрация, свързани с тях, предоставят „първи полезни показатели“ за структурата на пазара и за значението за конкуренцията на двете страни по концентрацията, както и за значението на техните конкуренти (вж. съображение 348 от обжалваното решение и бележка под линия 364, в която е направено позоваване на точка 14 от Насоките). Разглеждането на обжалваното решение позволява също да се посочи, че Комисията е положила усилия да осъществи задълбочен анализ на условията на конкуренция, като е взела предвид други елементи, освен само пазарните дялове, а именно по-специално последиците от концентрацията върху отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, реакциите, които могат да се очакват от клиентите и от конкурентите, и конкретното положение по всеки засегнат от концентрацията маршрут (вж. точки 11—14 по-горе).

- 43 Следователно не може да се твърди, че обжалваното решение се основава на констатациите, изведени само от пазарните дялове, които могат да бъдат приравнявани от обединението Ryanair—Aer Lingus в случай на осъществяване на концентрацията (наричано по-нататък „обединението Ryanair—Aer Lingus“ или „образуването, получено в резултат на концентрацията“). Наред с тях Комисията е разгледала и статични данни, които илюстрират положението на засегнатите от концентрацията пазари към даден момент, и динамични данни, които показват вероятното развитие на тези пазари в случай на осъществяване на концентрацията.
- 44 Този подход е в съответствие с аналитичните стъпки, които трябва да бъдат следвани от Комисията, за да прецени антиконкурентните последици от дадена концентрация, и които се състоят в проверка как нотифицираната концентрация може да измени определящите за състоянието на конкуренцията на даден пазар фактори, за да се установи дали концентрацията ще доведе до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция (вж. точка 27 по-горе).
- 45 От друга страна, следва да се подчертае, че Комисията не може да пренебрегне при своята оценка значението, което следва да се отдаде на тези първи показатели, разкриващи, че осъществяването на нотифицираната концентрация би позволило на Ryanair да придобие изключително големи пазарни дялове.
- 46 Всъщност важно е да се посочи, че в обжалваното решение Комисията е установила 35 маршрута, по които дейностите на страните по концентрацията се припокриват. Концентрацията би създавала монопол по 22 от тези маршрута и би довела до образуването на много високи обединени пазарни дялове над 60 % по другите 13 маршрута (вж. съображения 341 и 342 от обжалваното решение, по-конкретно таблица № 2 и съответните бележки под линия). Освен това по маршрутите, по които понастоящем присъстват само Ryanair или Aer Lingus, другата страна по концентрацията би представлявала най-вероятния потенциален конкурент. Следователно уместно е да се посочи, че от тези констатации следва, че осъществяването на концентрацията би довело до много големи пазарни дялове по значителен брой маршрути (точка 7.2 от обжалваното решение).

- 47 Комисията подчертава също в обжалваното решение, че дори по няколко от маршрутите, по които не е налице монопол и известен брой конкуренти осъществяват дейност, като маршрута Дъблин—Лондон, по който обединеният пазарен дял на Ryanair и Aer Lingus е между 70 % и 80 % и по който British Midland Airways (bmi), British Airways и CityJet предлагат своите услуги, индексът Herfindahl-Hirschmann — обикновено използван от органите по конкуренция, за да се определи нивото на концентрация на даден пазар, като се отчита съответната тежест на всяко едно от предприятията на пазара — е много висок (между 6 000 и 6 500), както и варирането на това ниво преди и след концентрацията (тъй като делтата е между 3 000 и 3 500). Създадено от нея ниво на концентрация, по 35 маршрута, по които дейностите на страните по концентрацията се припокриват, следователно би било много високо (съображение 342 от обжалваното решение).
- 48 По този начин по шестнадесет маршрута общият пазарен дял на обединението Ryanair—Aer Lingus би достигнал 100 %. Става въпрос за маршрутите Дъблин—Берлин, Дъблин—Билбао (Витория), Дъблин—Бирмингам, Дъблин—Болоня, Дъблин—Брюксел, Дъблин—Единбург, Дъблин—Хамбург (Любек), Дъблин—Марсилия, Дъблин—Нюкасъл, Дъблин—Познан, Дъблин—Рим, Дъблин—Севиля, Дъблин—Тулуза (Каркасон), Дъблин—Венеция, Шанън—Лондон и Корк—Лондон.
- 49 По шест други маршрута, а именно маршрутите Дъблин—Аликанте, Дъблин—Фаро, Дъблин—Лион, Дъблин—Милано, Дъблин—Залцбург, Дъблин—Тенерифе, общият пазарен дял на обединението Ryanair—Aer Lingus би бил близо до 100%, без обаче да достига това ниво поради продажбата на самостоятелни места, предлагани от чартърните авиокомпани.
- 50 По най-важния маршрут, а именно маршрута Дъблин—Лондон, който сам по себе си обхваща 30 % от превозваните със самолет пътници между Ирландия и другите държави членки на Съюза, пазарният дял на образуването, получено в резултат на концентрацията, би бил между 70 % и 80 %.

- 51 По другите маршрути обединеният пазарен дял би бил също твърде значителен. Например по маршрута Дъблин—Манчестър този пазарен дял би бил между 90 % и 100 %, тъй като единственият съществуващ конкурент е Luxair, който лети от и до Люксембург със спиране в Манчестър.
- 52 Всеки, който желае да пътува до една от горепосочените дестинации, разполага с избор, чийто обхват е лесно да бъде определен *prima facie*, както преди, така и след осъществяването на концентрацията. В много от случаите този елемент на избор би изчезнал чисто и просто с придобиването на Aer Lingus от Ryanair, като пазарният дял на обединението Ryanair—Aer Lingus би достигнал 100 % или почти 100 %.
- 53 С оглед на тези констатации, които сами по себе си не са оспорени от жалбоподателя, Комисията може с основание да приеме, че получаването на много големи пазарни дялове поради осъществяването на концентрацията, както и свързаното с нея ниво на концентрация, са релевантни показатели за пазарната мощ, която би придобило обединението Ryanair—Aer Lingus.
- 54 Тези констатации трябва надлежно да бъдат взети предвид от Комисията и представляват също елементи, които позволяват да се приеме, че тези изключително големи пазарни дялове представляват сами по себе си доказателство за наличието на господстващо положение, освен при изключителни обстоятелства (вж. точка 41 по-горе).
- 55 В този контекст Комисията не може да бъде упрекната, че е нарушила тежестта на доказване, като е приела — както е видно от заглавието на точка 7.2.2 от обжалваното решение — че „[м]ного големите пазарни дялове по всички маршрути, по които услугите се припокриват, представляват сами по себе си доказателство за господстващо положение“. [неофициален превод]

- 56 Важно е да се отбележи, че за разлика от твърдението на жалбоподателя, следствието от това доказателство за оценката на конкуренцията по никакъв начин не е прието за автоматично. Всъщност от обжалваното решение следва, че такава доказателство може да не бъде взето предвид, ако тези „първи полезни показатели“ за структурата на пазара и за значението за конкуренцията на двете страни по концентрацията и на техните конкуренти противоречат на другите данни по случая. Така Комисията ясно е изложила своя подход по този въпрос в обжалваното решение, като отбелязва, че „[e] провери[ла] внимателно дали съществуват обстоятелства, които могат да изключат господстващо положение по настоящото дело, въпреки големите пазарни дялове“ [неофициален превод] (съображение 351 от обжалваното решение). Тази проверка е направена в рамките на точки 7.3—7.8 от обжалваното решение, що се отнася до разглеждането на релевантните фактори в общ план, и в рамките на точка 7.9, що се отнася до анализа маршрут по маршрут.
- 57 В тази перспектива следва да се разгледат изтъкнатите от жалбоподателя доводи за отхвърлянето на значението, което следва да се даде на пазарните дялове, които биха били притежавани от обединението Ryanair—Aer Lingus.
- 58 На първо място, що се отнася до маршрутите, по които присъства понастоящем заедно с Aer Lingus, жалбоподателят твърди, че предлаганите от тези оператори услуги са „много диференцирани“ и следователно засягат в действителност отделни категории пътници. В това отношение следва да се посочи, че въпросът за диференциацията на услугите се поставя с оглед на тяхната заменяемост, повече или по-малко важна за съответните клиенти. В обжалваното решение Комисията отхвърля тезата на жалбоподателя по този въпрос (точка 7.3 от обжалваното решение). Според Комисията, дори да се предположи, че тази теза е основателна, евентуалните разлики между предлаганите от Ryanair и Aer Lingus услуги не биха могли да отстранят риска, че концентрацията между тези два оператора ще възпрепятства значително ефективната конкуренция на засегнатите пазари. Доводът на жалбоподателя за диференциацията на услугите е разгледан по-долу (вж. точка 61 и сл. по-долу).

- 59 На второ място, що се отнася до маршрутите, по които понастоящем само една от тези авиокомпании присъства, жалбоподателят поддържа, че с това не се предоставяло господстващо положение, доколкото навлизането на пазара било лесно. Този довод се отнася до въпроса за навлизането на пазара и ще бъде изследван в рамките на разглеждането на второто правно основание, което се отнася до тази проблематика.
- 60 Следователно само ако тези доводи бъдат приети от Общия съд, би могло да се направи извод, че жалбоподателят основателно оспорва значението, което следва да се даде на пазарните дялове, които биха били притежавани от образуванието, получено в резултат на концентрацията. На този етап от анализа обаче Комисията не може да бъде упрекната, че в обжалваното решение е взела предвид значимостта на пазарните дялове и степените на концентрация, свързани със съответните различни пазари.

2. По неотчитането на „основните разлики“ между Ryanair и Aer Lingus

- 61 Жалбоподателят по същество твърди, че поради диференциацията на неговите услуги спрямо тези на Aer Lingus авиокомпаниите не се конкурират до такава степен, че концентрацията да възпрепятства значително ефективната конкуренция. В обжалваното решение Комисията не можела да направи извод в обратен смисъл, тъй като не била доказала наличието на тясно отношение на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus.
- 62 Общият съд следва да прецени един след друг доводите на страните за използването на понятието „най-непосредствени конкуренти“ и за направения от това „автоматичен“ извод за наличието на значителен конкурентен натиск, доводите за „основните разлики“, що се отнася до оперативните разходи, за прилаганите

цени и за нивото на услугите, както и доводите, свързани с разликата между летищата на пристигане.

а) По използването на понятието „най-непосредствени конкуренти“ и „автоматичният“ извод за наличието на значителен конкурентен натиск

Доводи на страните

- ⁶³ Жалбоподателят поддържа, че Комисията е допуснала „основна грешка“, като е приела, че ако може да се докаже, че Aer Lingus и Ryanair са „най-непосредствени конкуренти“, от това „автоматично“ следва, че те са непосредствени конкуренти, които упражняват един спрямо друг значителен конкурентен натиск, без да е необходимо да се разглежда колко тясно е това отношение на конкуренция. Всъщност предлагането на услуги от Aer Lingus не било заменяемо от предлагането на услуги от Ryanair, а било по-близо до предлагането на пълен набор от услуги от традиционните авиокомпани. „Основните разлики“ между двете авиокомпани позволявали на Aer Lingus да прилага определено по-високи цени от тези на Ryanair. Следователно трябвало да се анализира колко тясно е отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, за да се определят нейните последици върху ефективната конкуренция. Според жалбоподателя, ако неговите услуги и тези на Aer Lingus са по същество различни, те не могат да се приемат за „подходящи заместители“, включително когато тези две авиокомпани са единствените, които обслужват даден маршрут. С други думи, съответните пътници можели да изберат по-скоро да не пътуват, отколкото да се насочат към друга авиокомпания.

- 64 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, твърди, че в обжалваното решение тя е анализирала подробно отношението на конкуренция между двете авиокомпании, преди надлежно да направи извод, че Ryanair и Aer Lingus са непосредствени конкуренти, упражняващи един спрямо друг значителен конкурентен натиск, който би изчезнал в случай на осъществяване на концентрацията.

Съображения на Общия съд

- 65 Според жалбоподателя, дори да се предположи, че той и Aer Lingus могат да се считат за „най-непосредствени конкуренти“ по всички разглеждани маршрути, това не променя обстоятелството, че поради „основните разлики“, които съществуват между тях, Комисията не би могла да си служи с тази констатация и от нея да направи „автоматично“ извод, че те упражняват едно спрямо друго значителен конкурентен натиск, който концентрацията щяла да премахне, без да е необходимо да се разгледа колко тясно е това отношение на конкуренция.
- 66 Преди дори да се разгледат доводите за твърдените от жалбоподателя разлики и за тяхното въздействие върху съществуващото между него и Aer Lingus отношение на конкуренция (вж. точка 70 и сл. по-долу), в самото начало следва да се посочи, че направеният от Комисията анализ в обжалваното решение не е този, описан от жалбоподателя.
- 67 Този анализ се състои от два етапа. Първо, направените от Комисията констатации за отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus са предмет на дълго изложение (точки 7.3 и 7.4 от обжалваното решение). В рамките на това изложение Комисията е разгледала подробно доводите на Ryanair,

възпроизведени в рамките на настоящата жалба, относно диференциацията на услугите. По-нататък направената в обжалваното решение преценка на последиците от концентрацията върху конкуренцията не е извършена „автоматично“ въз основа единствено на констатацията, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“, за разлика от твърдяното от жалбоподателя. Всъщност в обжалваното решение Комисията излага внимателно причините, поради които концентрацията би възпрепятствала значително ефективната конкуренция на общия пазар по 35 маршрута, по които услугите се припокриват, и по 15 маршрута, обслужвани от Aer Lingus, по които услугите не се припокриват (точки 7.5, 7.6 и 7.9 от обжалваното решение).

⁶⁸ Следователно, също както е и за значението, което следва да се даде на обединените пазарни дялове (вж. точка 58 по-горе), отговорът на доводите на жалбоподателя за въздействието на твърдяната диференциация на услугите върху отношението на конкуренция между него и Aer Lingus (вж. точка 70 и сл. по-долу) ще позволи да се обосноват или не направените от Комисията изводи в рамките на преценката ѝ на последиците от концентрацията върху конкуренцията.

⁶⁹ Във всеки случай, след като твърдяната от Ryanair диференциация на услугите е разгледана в обжалваното решение, не може да се претендира, че по настоящия случай от констатацията, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“ по всички разглеждани маршрути Комисията е извела „автоматично“ фактът, че те упражняват едно спрямо друго значителен конкурентен натиск, който концентрацията би премахнала, без да е необходимо да се разгледа колко тясно е това отношение на конкуренция.

б) По „основните разлики“ относно оперативните разходи, прилаганите цени и нивото на услугите

Доводи на страните

70 Първо, жалбоподателят поддържа, че разликата между неговите оперативни разходи и тези на Aer Lingus показва, че не съществува значителен конкурентен натиск между тези авиокомпании. По-ниските разходи на Ryanair му позволявали да прилага определено по-ниски цени от тези на Aer Lingus и следователно да обслужва различна част от пазара. Комисията била пропуснала да анализира въздействието на тази разлика върху конкуренцията. Освен това, след като посочила, че оперативните разходи на Aer Lingus съответствали на тези на другите нискотарифни превозвачи като easyJet или Virgin Express, Комисията не трябвало в точка 7.3.3 от обжалваното решение да прави от това извод, че Aer Lingus било „сред най-непосредствените конкуренти на Ryanair, дори с оглед на единичните разходи“ [неофициален превод]. Използването на понятието „най-непосредствени конкуренти“ произтичало от грешка в анализа. Освен това Комисията включила полетите на далечни разстояния на Aer Lingus при изчисляването на неговите средни оперативни разходи. Тъй като оперативните разходи за предлаганите места на километър (наричани по-нататък „ПМК“) били значително по ниски за полетите на далечни разстояния, отколкото за полетите на къси разстояния, тяхното включване водело до значително подценяване на средните разходи за ПМК на Aer Lingus за целите на сравнението с нискотарифните превозвачи, които обслужвали единствено маршрути на къси разстояния. Освен това, ако — както поддържа Комисията — средните разходи на Aer Lingus са сравними с тези на нискотарифните превозвачи и са само с около 50 % по-високи от тези на Ryanair, Aer Lingus щяло да може да реализира приходи, които са значително над тези на Ryanair, тъй като неговата средна цена щяла да бъде с повече от 100 % по-висока от тази на Ryanair. Всъщност Ryanair било далеч по-рентабилно от Aer Lingus.

71 Второ, жалбоподателят подчертава разликата между цените, които той прилага, и тези, които Aer Lingus прилага. Тази разлика, която произтича от разликата в оперативните разходи, показвала „висока степен на диференциация“. В съображение 371 от обжалваното решение Комисията неправилно е приела, че разлика в цената от 30 EUR не била значителна, тъй като средната цена на билет на Ryanair била 41 EUR. По-ниските цени на Ryanair, които са под половината от цените на Aer Lingus, му позволявали да привлече клиенти, които при липсата на тези умерени цени не биха пътували със самолет. От това обстоятелство Комисията трябвало да направи извод, че Aer Lingus не упражнявало какъвто и да е конкурентен натиск върху Ryanair. Като признавала в съображение 413 от обжалваното решение, че средно цените на Ryanair са по-ниски от тези на Aer Lingus, Комисията трябвало да направи извода, че двете авиокомпании са насочени към два напълно различни сегмента на пазара. Освен това Ryanair и Aer Lingus осъществявали дейност по много различни икономически модели. Безспорно Aer Lingus се било отклонило от икономическия модел на традиционната национална авиокомпания, предлагаща пълен набор от услуги, за да възприеме определени характеристики на нискотарифните превозвачи. То продължавало обаче да използва главните летища и да предлага определени услуги, които му позволяват да фактурира на своите клиенти определено по-високи цени от тези на Ryanair. Така клиентите на Aer Lingus били склонни да платят допълнителна такса спрямо тарифите на неговите нискотарифни конкуренти за предоставянето на по-пълен набор от услуги.

72 Трето, жалбоподателят твърди, че от съображение 367 от обжалваното решение е видно, че Ryanair е авиокомпания, предлагаща „основни услуги“, а Aer Lingus е авиокомпания, предлагаща „среден набор от услуги“ и че Комисията се опитва да намали въздействието на тази разлика върху степента на конкуренция, съществуваща между двете авиокомпании. Комисията пропуснала да анализира, доколко тази разлика била релевантна или да представи убедителни доказателства, за да установи защо тази важна разлика била лишена от релевантност при определянето дали е налице значително възпрепятстване на ефективната конкуренция. Такава диференциация между предлагането на услугите била удостоверена с декларациите на Aer Lingus и на ирландското правителство, направени

преди ППИ, и то преди правителството и авиокомпанията да променят внезапно становището си, твърдейки, че Aer Lingus е нискобюджетна авиокомпания.

- 73 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

Съображения на Общия съд

- 74 Макар в обжалваното решение Комисията да е признала наличието на разлики между Ryanair и Aer Lingus, тя не прави от това същите изводи като жалбоподателя. Всъщност тези разлики не са попречили на Комисията да приеме, че от всички налични конкуренти по различните засегнати от концентрацията маршрути Aer Lingus е най-важният и най-непосредственият конкурент на Ryanair.

- 75 Що се отнася до разликата между оперативните разходи на Aer Lingus и тези на Ryanair, последното излага отново своя анализ, съгласно който тази разлика в разходите му позволява да обслужва отделен сегмент на пазара. Според жалбоподателя Комисията трябвало да анализира въздействието на тази разлика върху отношението на конкуренция между него и Aer Lingus.

- 76 Видно от обжалваното решение обаче, Комисията признава, че оперативните разходи на Ryanair са по-ниски от тези на Aer Lingus, като същевременно отбелязва, че по отношение на другите авиокомпани разходите на Aer Lingus са по принцип много ниски и поставят последното по-скоро в групата на

нискобюджетните превозвачи отколкото в тази на работещите в мрежа превозвачи (вж. точка 7.3.3 от обжалваното решение, по-конкретно съображение 374).

77 Така в обжалваното решение Комисията е посочила причините, поради които с оглед на наличните данни е приела, че ако оперативните разходи за ПМК на Ryanair са по-ниски от 4 евроцента, тези на Aer Lingus са почти 5,9 евроцента. Комисията посочва, че възражението на Ryanair, изведено от обстоятелството, че тези данни включват и полетите на далечни разстояния на Aer Lingus, които обикновено имат по-ниски разходи за ПМК, е обосновано. Тя обаче уточнява, че 87 % от пътниците на Aer Lingus пътуват с полети на къси разстояния и че изтъкнатото от Ryanair число от почти 8 евроцента за ПМК не е основателно (вж. точка 7.3.3 от обжалваното решение, по-конкретно съображения 375 и 377).

78 Във всеки случай от съдържащата се в съображение 375 от обжалваното решение графика № 1 е видно, че оперативните разходи за ПМК на работещ в мрежа превозвач (като например British Airways, Air France или Lufthansa) са близо 12 евроцента, докато тези на Virgin Express или easyJet са съответно около 7 евроцента или малко повече от 6 евроцента. Определеният от Комисията и Ryanair марж между 5,9 и 8 евроцента за ПМК следователно поставя Aer Lingus в същата група като Virgin Express или easyJet, тъй като тези оперативни разходи действително са „по-ниски“ (съображение 375 от обжалваното решение) или „много по-ниски“ (съображение 376 от обжалваното решение) от тези на големите авиокомпаниии, които работят в мрежа (разлика от най-малко 4 евроцента за ПМК), дори и ако те са по-високи или „определено по-високи“ от тези на Ryanair (разлика, варираща между приблизително 2 и 4 евроцента за ПМК).

- 79 Следователно, макар да е налице разлика между оперативните разходи на Ryanair и Aer Lingus, както признава Комисията в обжалваното решение, това все пак не означава — както твърди жалбоподателят — че Комисията не може да приеме, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“, тъй като оперативните разходи на Aer Lingus действително са по-ниски от тези на авиокомпаниите, които работят в мрежа, и нито Virgin Express, нито easyJet се конкурират с Ryanair по маршрутите, по които техните услуги се припокриват, когато излитат от Ирландия (съображение 376 от обжалваното решение).
- 80 Това становище се подкрепя в обжалваното решение и от констатацията, че разликата в единичните разходи на Aer Lingus в течение на времето подчертава неговата „постепенна промяна“ от традиционен икономически модел към нискобюджетен модел (вж. съображение 378 от обжалваното решение, и по-конкретно графика № 2 за оперативните разходи на Aer Lingus за периода от 2001 г. до 2005 г.).
- 81 Освен това, макар — както твърди жалбоподателят — ниските оперативни разходи да оказват въздействие върху рентабилността на предприятието (вж. точка 70 по-горе), това все пак не позволява да се направи изводът, че услугите, които Ryanair предлага, не се конкурират с тези на Aer Lingus. Всъщност последното предлага по-голям набор от услуги, като същевременно се стреми да възприеме структурата на цените на Ryanair, което още повече го отдалечава от структурата на цените на авиокомпаниите, които работят в мрежа.
- 82 Що се отнася до разликата в прилаганите от него цени и цените, прилагани от Aer Lingus, жалбоподателят твърди, че разликата е такава, че Комисията е трябвало да направи извод от това, че Aer Lingus не упражнява конкурентен натиск върху него. Според жалбоподателя разлика в средната цена от 30 EUR е значителна, тъй като средната цена на билетите на Ryanair е 41 EUR. Освен това по-ниските цени на Ryanair — под повече от половината от цените на Aer

Lingus — позволявали на жалбоподателя да привлече клиенти, които нямало да пътуват със самолет, ако цените не били такива.

⁸³ Тъй като Комисията приема наличието на разлика в оперативните разходи, в обжалваното решение тя признава, че е налице разлика между средните цени, прилагани от Aer Lingus, и тези, прилагани от Ryanair. По този въпрос страните не спорят.

⁸⁴ Важно е обаче да се посочи, че в обжалваното решение Комисията уточнява, от една страна, че макар прилаганите от Aer Lingus тарифи да са по принцип по-високи от тези на Ryanair, това невинаги е било така, и от друга страна, че сравнението на цените е станало деликатно поради обстоятелството, че е трудно да се знае какви такси и разноски са взети предвид за изчисляване на посочената от Ryanair средна цена на полетите на къси разстояния от 41 EUR през 2006 г., тъй като, както бе уточнено, средната цена на Aer Lingus е 91 EUR или между 65 EUR и 75 EUR без разноските и таксите (вж. точка 7.3.2 от обжалваното решение, по-конкретно съображение 371 и бележки под линия 385 и 386).

⁸⁵ След като бяха направени тези уточнения, следва да се посочи, че възражението за разликата между средните цени, прилагани от Ryanair, и тези, прилагани от Aer Lingus, се отнася до последиците от тази разлика в цените. Докато жалбоподателят твърди, че тази разлика позволява да се направи извод за липсата на упражняван от Aer Lingus върху него конкурентен натиск, Комисията счита, че от анализа на прилаганите цени следва, че Aer Lingus е по-близо до Ryanair, отколкото всички други конкуренти по маршрутите, по които техните услуги се припокриват (вж. съображения 368—370 от обжалваното решение, що се отнася до преценката на икономическия модел, която в съображения 371 от обжалваното решение е пренесена към сравняването на средните цени: „[с]ъщото

съображение важи и за обстоятелството, че средните цени на Aer Lingus са по-високи от тези на Ryanair“ [неофициален превод]).

86 Що се отнася до упражнявания от Aer Lingus конкурентен натиск, този въпрос е разгледан в точка 7.4 от обжалваното решение, която се отнася до настоящата конкуренция между страните по концентрацията, и в точки 7.5, 7.6 и 7.9 от него, в които Комисията е разгледала последиците от концентрацията върху конкуренцията. Следователно този въпрос не се обхваща от точка 7.3 от обжалваното решение, в която Комисията излага причините, поради които счита, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“ по всички разглеждани маршрути.

87 Следователно направените в съображение 371 от обжалваното решение констатации позволяват да се обоснове изводът на Комисията, който е предмет на точка 7.3 от споменатото решение, в смисъл, че от изложените в тази точка данни е видно, че цените, прилагани от работещите в мрежа превозвачи, които предлагат пълен набор от услуги — които цени са посочени от Ryanair — са много по-високи от прилаганите от Aer Lingus цени (а именно 216 EUR за Air France, 225 EUR за Lufthansa и 268 EUR за British Airways). Тарифите на Ryanair и Aer Lingus действително са „доста под нивото на цените на конкурентите, с които те се сблъскват по съответните им маршрути“ [неофициален превод] (съображение 371 от обжалваното решение). Комисията обяснява също, че разликата между прилаганите от Ryanair цени и прилаганите от Aer Lingus цени изисква отчитането на няколко качествени предимства, които характеризират предлагането на Aer Lingus, като обслужването на главни летища, бизнес салоните или ориентирането към по-пълен набор от услуги (съображения 371 и 372 от обжалваното решение). Следователно направеният в обжалваното решение анализ на прилаганите от Ryanair и Aer Lingus цени позволява да се обоснове изводът на Комисията, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“ по всички разглеждани маршрути.

88 Според жалбоподателя обаче такъв анализ не е съвместим с констатацията, направена в съображение 413, второ изречение от обжалваното решение. От посоченото съображение следва, че:

„Изложените по-горе подробни данни [относно схващането за клиентите на Aer Lingus и Ryanair (точка 7.3.5 от обжалваното решение)] посочват ясно, че Ryanair и Aer Lingus са непосредствени конкуренти. Комисията признава обаче, че Ryanair прилага тарифи, които средно са по-ниски от тези на Aer Lingus, и че поне хипотетично е възможно Aer Lingus и Ryanair да обслужват два напълно отделни сегмента клиенти“. [неофициален превод]

89 Това споменаване на евентуално сегментиране на предлагането въз основа на прилаганите тарифи не позволява обаче да се направи извод, че Ryanair и Aer Lingus не са непосредствени конкуренти. Понятието за конкурент се преценява в зависимост от данните по делото. Комисията изтъква редица данни в подкрепа на тази констатация, посочено отново като заключение в точка 7.3 от обжалваното решение. Следва да се отбележи, че например по 22 маршрута, по които Ryanair и Aer Lingus са единствените авиокомпании, извършващи полети, понастоящем няма други авиокомпании, които могат да предлагат услуги за редовен въздушен транспорт. Следователно на тези пазари, чието определяне само по себе си не е оспорено от жалбоподателя (вж. обаче що се отнася до довода за летищата на пристигане, точка 95 и сл. по-долу), Aer Lingus остава най-непосредственият конкурент на Ryanair. Въпросът за навлизането на пазара ще бъде изследван в рамките на разглеждането на второто правно основание, което е свързано с него.

90 Що се отнася до разликата в нивото на услугите, доводите на жалбоподателя само повтарят отново разлика, която е известна на Комисията и е посочена в обжалваното решение. Например в съображение 367 от обжалваното решение, макар Комисията да разглежда полетите на Ryanair като полети „без предлагане на услуги“, а услугите на Aer Lingus като „среден набор от услуги“, незабавно след

това тя уточнява, че за целите на обжалваното решение „двете авиокомпани могат бъдат разглеждани като превозвачи, предлагащи „основни услуги“, тъй като вследствие на неотдавнашните промени в модела на услуги на Aer Lingus, включените в основната тарифа на Aer Lingus услуги в голямата си част съответстват на услугите, включени в основната тарифа на Ryanair, и са в подчертано противоречие с традиционните авиокомпани, предлагащи „пълнен набор от услуги“, като British Airways или Lufthansa“ [неофициален превод] (съображение 367 от обжалваното решение).

- 91 В писмените си изявления жалбоподателят впрочем признава, че „Aer Lingus безспорно се е отклонило от икономическия модел на традиционната национална авиокомпания, предлагаща пълен набор от услуги, за да възприеме някои от характеристиките на нискотарифните превозвачи“ (вж. точка 71 по-горе). Това е потвърдено в хода на съдебното заседание.
- 92 Във всеки случай разликата в единичните разходи на Aer Lingus в течение на времето подчертава неговата „постепенна промяна“ от традиционен икономически модел към нискобюджетен модел (вж. точка 80 по-горе) и предлагането на услуги на Aer Lingus се намира най-малкото между предлагането на услуги от Ryanair и предлагането на услуги от работещите в мрежа превозвачи, които предлагат пълен набор от услуги.
- 93 Следователно, въпреки че Aer Lingus няма много ниските оперативни разходи на Ryanair, не прилага същите цени като Ryanair или не предлага също толкова малко услуги, това не променя обстоятелството, че това предприятие се ориентира към същия икономически модел като на своя конкурент.
- 94 Следователно жалбоподателят не е доказал надлежно, че Комисията неправилно е заключила в съображение 431 от обжалваното решение, че Ryanair и Aer Lingus са „най-непосредствени конкуренти“ по съответните маршрути с място на излитане от Ирландия. Следователно този извод може да бъде взет предвид в

рамките на разглеждането на последиците от концентрацията върху конкуренцията и отправените от жалбоподателя по този въпрос критики трябва да бъдат отхвърлени (вж. точки 58 и 63 по-горе).

в) По разликата между летищата на пристигане

Доводи на страните

⁹⁵ Първо, жалбоподателят твърди, че използва напълно различни летища от тези, използвани от Aer Lingus. Aer Lingus използвало главни летища, по-близки до центъра на града и предлагащи по-добри услуги от второстепенните летища. Използваните от Ryanair второстепенни летища му позволявали да поддържа разходите си на ниско ниво и го възпрепятствали да се конкурира с Aer Lingus за пътниците, които желаят да използват единствено главните летища. Като придобие Aer Lingus, Ryanair щяло да може да се конкурира на главните летища. Според жалбоподателя Комисията не е представила ясни и убедителни доказателства, установяващи, че полетите на Aer Lingus до главните летища и полетите на Ryanair до второстепенните летища упражняват значителен конкурентен натиск едни спрямо други. Данните, посочени в обжалваното решение, не подкрепяли извода, че тези полети са достатъчно близки заместители, за да е необходимо да бъдат включени в един и същ пазар. Освен това Комисията използвала наличната информация „по твърде избирателен и непоследователен начин“. Тъй като не намерила единна поредица от критерии, тя използвала няколко различни критерия, за да установи, че главните и второстепенните летища спадат към един и същ пазар. Комисията не взела предвид или изопачила

становищата на летищата Бирмингам, Виена и UK Civil Aviation Authority (орган по гражданско въздухоплаване на Обединеното кралство), за да направи извод за заменяемостта на главните и второстепенните летища. Следователно тя не се основала на надеждни данни, нито на сигурен метод. Освен това, въпреки че Комисията представила отговорите на конкурентите, твърдейки, че е налице заменяемост на посочените летища, тези отговори, напротив, показвали липсата на ясни и убедителни доказателства по този въпрос (вж. отговора на British Airways и положението на лондонските летища). Изпратената на конкурентите таблица не показвала ясно дали се очаквало от запитаните авиокомпании да посочат летищата, подходящи за всеки вид пътници, или заменяемите едно с друго летища. В някои случаи авиокомпаниите отбелязали само едно от летищата за всяка двойка градове, подчертавайки по този начин объркването.

- 96 Второ, жалбоподателят твърди, че използването от страна на Комисията на обслужваните зони от летищата, за да определи дали полетите до различните летища спадат към един и същ пазар, е погрешно. Според „приблизителното правило“ (rule of thumb), което не било подкрепено от фактическите обстоятелства, Комисията определила зоната на атрактивност на дадено летище като зоната, в която летището може да бъде достигнато, като се изминат най-много 100 км или най-много един час път (съображение 83 от обжалваното решение). Това правило било „прекалено неясно, за да бъде полезно“. То не отчитало действителното разпределение на пътниците в рамките на зоната и било нереалистично в контекста на маршрутите, свързващи Ирландия и Обединеното кралство, тъй като продължителността на полета не надвишавала в този случай един час. Следователно Комисията неправилно предположила, че пътниците „биха се въздържали да използват най-близкото до тях летище, биха пътували един час и след това биха взели полет с продължителност може би от около 50 минути“. Освен това изложеното в съображение 78 от обжалваното решение изчисление на времето, необходимо за достигане до летището с обществения транспорт или с кола, не отчитало различните закъснения, нито разходите, свързани с използването на обществения транспорт. Накрая в съображения 114—116 от обжалваното решение Комисията не взела предвид действителните данни относно въпросните специфични летища, по-специално що се отнася до предоставените от UK Civil Aviation Authority данни.

97 Трето, жалбоподателят критикува някои преценки или констатации, изложени в обжалваното решение. Най-напред той упреква Комисията, че в съображение 92 от обжалваното решение е взела предвид неговите търговски практики да представя своите полети като заместители на полетите до главните летища. Всъщност наименованието, под което дадено предприятие пуска на пазара своите стоки, не представлявало достатъчно сигурна и надеждна основа за определянето на пазарите. Например летищата Виена и Братислава не могли да принадлежат към един и същ пазар, просто защото Ryanair пуска на пазара билетите до Братислава под името „Братислава (Виена)“. По-нататък жалбоподателят поддържа, че в съображение 99 от обжалваното решение Комисията не е трябвало да използва понятието „летищна система“, посочено в Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 167), за да обоснове констатацията за заменяемостта на някои летища. Това понятие не било подходящо за определяне на пазарите и преработването на Регламент № 2408/92 и на свързаните с него регламенти трябвало впрочем да го премахне. Жалбоподателят твърди също, че извършеният от Комисията анализ на цените е „погрешен“ и не представя надеждни съображения, за да се направи извод, че полетите, които той осигурява до второстепенните летища и осигурените от Aer Lingus полети до главните летища са „непосредствени заместители“. Анализът не предоставял никакво средство, за да се определи дали паралелна промяна на цените следва от заменяемостта или от общите въздействия. Накрая осъщественото изследване сред клиентите било „много погрешно“, що се отнася до гледната точка на въпросите и използваните техники на изготвяне на представителна извадка. Това изследване нямало за цел да определи степента на заменяемост на летищата, тъй като на пътниците въобще не бил поставен въпросът дали възнамеряват да летят до различни летища. В много случаи изтъкнатите от Комисията данни по този въпрос водели до противоположния извод.

98 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

Съображения на Общия съд

- 99 В писмените си изявления жалбоподателят повтаря отново изложените преди това в хода на административното производство доводи, за да критикува определянето на пазара в зависимост от града на излитане и града на кацане. Тези доводи са разгледани и отхвърлени от Комисията в обжалваното решение и само повтарянето им пред Общия съд не било достатъчно, за да се постави под въпрос този анализ поради изложените по-долу съображения.
- 100 Що се отнася до твърдението за нарушение, изведено от непредставянето от страна на Комисията на ясни и убедителни доказателства, установяващи, че полетите на Aer Lingus до главните летища и полетите на Ryanair до второстепенните летища си упражняват значителен конкурентен натиск едни спрямо други, следва да се посочи, че с това твърдение за нарушение в крайна сметка се критикува използването от страна на Комисията на извършеното в обжалваното решение определяне на пазара, за да се преценят последиците от концентрацията върху конкуренцията в рамките на засегнатите пазари. Жалбоподателят имплицитно го признава, когато твърди, че изтъкнатите в обжалваното решение данни „не подкрепят извода, че тези полети са достатъчно близки заместители, за да е необходимо да бъдат включени в същия пазар“ (точка 95 по-горе).
- 101 В това отношение най-напред следва да се посочи, че обхватът на това твърдение за нарушение е относителен, поради това че по 16 от 35-те разглеждани маршрута Ryanair и Aer Lingus обслужват едни и същи летища (съображение 71 от обжалваното решение). Така това твърдение за нарушение се отнася само до 19 от 35-те маршрута (или 54,2 %) и следователно не оказва въздействие по отношение на останалите 16 маршрута, засегнати от осъществяването на концентрацията.

102 За тези 19 маршрута твърдението на жалбоподателя за нарушение има за цел единствено да се установи, че е налице разлика в летището на пристигане, без да има за цел конкретно да отхвърли изложената в обжалваното решение обосновка относно въздействието на тази разлика, както на равнището на определянето на пазара, така и на равнището на преценката на последиците от концентрацията върху конкуренцията. Следва да се подчертае обаче, че в обжалваното решение Комисията е направила, че пазарите на пътнически въздушен транспорт могат да бъдат определени въз основа на отделни маршрути или на групи от маршрути, доколкото между тях има заменяемост според специфичните характеристики на делото (съображение 55 от обжалваното решение и цитираната съдебна практика в бележка под линия 53, от която по-специално Решение на Общия съд от 4 юли 2006 г. по дело easyJet/Комисия, T-177/04, Recueil, стр. II-1931, точки 54—61).

103 В този контекст е важно да се посочи, първо, че Комисията е изготвила аналитична рамка, приложима за определянето на съответния пазар за различните разглеждани маршрути, независимо дали става въпрос за двойки летища или за двойки градове (точка 6.3.3 от обжалваното решение). Различните критерии, използвани за характеризиране на заменяемостта на услугите за редовен въздушен транспорт при излитане от различните летища, са изложени в съображение 99 от обжалваното решение. Става въпрос за разстоянието и времето за пътуване според референтния критерий от 100 км или 1 час път, за гледната точка на конкурентите, на съответните летища и на органите по гражданско въздухоплаване на държавите членки, за предварителната оценка за дела на пътуващите с цел туризъм по даден маршрут, за понятието „летищна система“ по смисъла на приложение II към Регламент № 2408/92, за търговските практики, за съществуването или не на транспортни услуги между летищата и определени градове, както и за резултата от изследването на Комисията на съотношението на цените за 17 двойки градове при излитане от Дъблин.

104 По-нататък Комисията е анализирала подробно кой е съответният пазар за всеки от разглежданите маршрути (точка 6.3.4 от обжалваното решение). За всеки случай, в който Комисията е установила заменяемост, тя е приложила няколко критерия в зависимост от наличната информация. Изборът на пътищата

на една или друга услуга за въздушен транспорт произтичал от съчетанието на тези фактори.

¹⁰⁵ От друга страна, Комисията няколко пъти стигала до извода, че полетите до различните летища, разположени в близост до даден град, не спадали към един и същ пазар. В съображения 178—183 от обжалваното решение Комисията по-конкретно преценила по същество, че летищата Рен и Нант Atlantique не са заменяеми поради следните причини: критерият от 100 км или 1 час път с малко не бил спазен, Ryanair не продавало услугите си до Нант, като препращало към Рен, и обратно, никаква значителна разлика между двете летища не насърчавала пътниците от Рен да пътуват до Нант, за да вземат полет, и обратно, и наличните данни не били достатъчни, за да позволят на Комисията да осъществи анализ на съотношението между цените. Единствено обстоятелството, че Aer Lingus приема летищата Рен и Нант Atlantique като заместители, според Комисията не е достатъчно, за да се направи извод за заменяемост. В съображения 197—203 от обжалваното решение Комисията е разграничила летището на Амстердам Schiphol от това на Айндховен, и то поради същите причини като тези, изложени за Нант Atlantique и Рен, и поради факта че в предходно решение е била приела, че е налице ниска степен на заменяемост (Решение на Комисията от 22 септември 1997 г., преписка COMP/M.967 — KLM/Air UK, точка 24).

¹⁰⁶ Освен това следва да се посочи, че становището на летищата многократно е изложено в обжалваното решение (вж. например съображения 132, 145 и 151 от обжалваното решение), както и становището на UK Civil Aviation Authority (вж. например съображения 128 и 138 от обжалваното решение). Що се отнася до позоваването на направеното от UK Civil Aviation Authority разграничение между пътниците, които отдават значение на фактора време, и пътниците, които не отдават значение на този фактор, Комисията е изложила в обжалваното решение няколко съображения, позволяващи да се обясни защо това разграничение може да се счита за лишено от релевантност по настоящото дело (съображения 85 и 316—319 от обжалваното решение).

107 В частност, Комисията убедително е посочила, че разграничението между една-та и другата категория пътници, което по-рано е било ясно, има тенденция към изчезване. Тази тенденция вече е изтъкната от Комисията в рамките на предходни преписки (преписки COMP/M.3280 — Air France/KLM и COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss, посочени в бележка под линия 329 от обжалваното решение) и е потвърдена в неоспорените от жалбоподателя по настоящото дело отговори на въпросниците, изпратени на конкурентите на 6 ноември 2006 г. (отговори, посочени в бележка под линия 328 от обжалваното решение). Отговорите на бизнес клиентите при изследването на Комисията посочват също, че критерият „най-добра тарифа“ е доста важен. В посочения от тези клиенти ред на важност той се намира преди критерия „летище на пристигане“ и след критерия „най-добро разписание“, който е станал относителен предвид често посочваната от превозвачите, предлагащи основни услуги, голяма честота на полетите (съображение 316 от обжалваното решение).

108 Освен това, що се отнася до становищата на летищата Бирмингам (съображение 138 от обжалваното решение) и Виена (съображение 223 от обжалваното решение), жалбоподателят не посочва по какъв начин тези становища са били изопачени. Впрочем жалбоподателят изрично се е отказал в хода на съдебното заседание да развие този довод. Тези становища, които не правят извод за заменяемост, са възпроизведени точно в обжалваното решение и освен това Комисията разполага с други данни, които могат да подкрепят извода, до който тя е достигнала в обжалваното решение. Техниката на съвкупността от косвени доказателства, използвана от Комисията за преценката на концентрацията, може разбира се, да има както положителни, така и отрицателни страни. Изводът, до който Комисията е достигнала след своя анализ на различните взети предвид косвени доказателства, не може обаче да бъде поставен под въпрос поради единственото обстоятелство, че от изследването произтича отрицателен фактор. Този фактор е надлежно прибавен и взет предвид от Комисията, без да бъде изопачен, за разлика от това, което жалбоподателят твърди, без да го докаже по друг начин.

- 109 Освен това, за разлика от твърдяното от жалбоподателя, от отговора на British Airways на изпратения от Комисията въпросник е видно, че що се отнася до лондонските летища, „припокриванията между обслужваните зони са много важни и [че] всички лондонски летища могат да се конкурират, което впрочем правят, както за трафика на далечни разстояния, така и за трафика на къси разстояния“. От този отговор е видно също, че що се отнася до другите летища, чийто списък се съдържа във въпрос 22 от посочения въпросник, тази авиокомпания счита, че „като цяло [...] всички изброени летища се конкурират за всички видове пътници“. Относно твърдението, че отговорите на конкурентите не показват, че всички главни и второстепенни летища за заменяеми, по-специално що се отнася до Лондон, отговорите на конкурентите на Ryanair от този списък свидетелстват за обратното.
- 110 Що се отнася до критиката на жалбоподателя относно използването на „приблизително правило“ за целите на определянето на обслужваните зони на летищата с оглед на установяването на съответните пазари, следва да се посочи, че този приблизителен характер е признат от Комисията в обжалваното решение (съображение 83 от обжалваното решение: „Уместно е да се отбележи обаче, че Комисията използва „правилото“ на 100 км или на 1 час път единствено като първа „представителна променлива величина“, за да определи обслужваната зона. Поради особеностите на всяко разглеждано летище и други доказателства обслужваната зона може в действителност да бъде по-широка и следователно ще бъде предмет на подробно изследване за всеки конкретен случай при анализа на различните двойки летища“. [неофициален превод]).
- 111 В отговор на критиките, отправени от Ryanair по този въпрос относно изложението на възраженията, Комисията посочва в обжалваното решение, че критерият 100 км или 1 час път е показател, който се основава на това, което летищата разглеждат като разумна обслужвана зона (съображение 85 от обжалваното решение). Така от отговорите на изпратения на летищата въпросник е видно, че те представляват за авиокомпаниите обслужвана зона от най-малко 100 км или 1 час път (съображение 82 от обжалваното решение). Освен това — както твърди Комисията в отговор на доводите, изтъкнати от жалбоподателя в писмените

му изявления — обстоятелството, че продължителността на полета по маршрутите между Ирландия и Обединеното кралство е относително малка, не променя по никакъв начин тази преценка. В много случаи съществуват всъщност специални автобусни линии, които свързват второстепенното летище и центъра на града, като разписанието им е съгласувано с полетите. Подходът на Комисията е в съответствие с отговора на UK Civil Aviation Authority.

112 С оглед на тези данни и обяснения Комисията не може да бъде упрекната, че е използвала критерия за 100 км или 1 час път в рамките на определянето на обслужваната зона от летищата.

113 Що се отнася до упрека, отправен към Комисията, че в съображение 92 от обжалваното решение е взела предвид търговските практики на Ryanair, които се състоят в представянето на неговите полети като заместители на полетите до главните летища, следва да се посочи, че споменатите практики представляват само един от многобройните елементи, които са взети предвид. Тези практики изразяват в действителност интереса от улесняване на разпознаването на дестинациите на полетите от страна на клиентите, за които може да се отнася предлагането на Ryanair. Този интерес не може да бъде поставен под въпрос поради единственото обстоятелство, че Ryanair твърди, без по някакъв начин да го докаже, че наименованията, под които то пуска на пазара своите услуги за определени летища, не представляват достатъчно сигурна и надеждна основа за определянето на пазарите. Всъщност това твърдение не може да е достатъчно, за да се отрече всяка релевантност на този елемент в рамките на съвкупността от косвени доказателства, използвани от Комисията. Що се отнася до изтъкнатия от жалбоподателя пример за Виена и Братислава, Комисията основава своята преценка и на други елементи, извън търговската практика на Ryanair. Тя е разгледала също и индикативния праг от 100 км или 1 час път, становищата на националните власти и становищата на конкурентите, както и резултатите от изследването сред клиентите (точка 6.3.4.15 от обжалваното решение). По същия начин в своя анализ маршрут по маршрут (точка 6.3.4 от обжалваното решение) Комисията се основава на критерия за 100 км или 1 час път, на становищата на националните власти и на становищата на конкурентите, както и на резултатите от изследването сред клиентите. Преценките на Комисията по този

въпрос се основават винаги върху използването на съвкупност от косвени доказателства, чиито различни взети предвид елементи са изложени и анализирани.

- 114 Относно критиката за позоваването в съображение 99 от обжалваното решение на понятието „летищна система“, използвано в Регламент № 2408/92, за да се обоснове констатацията за заменяемостта между определени летища, от посоченото съображение следва, че принадлежността на съответните летища към дадена „летищна система“ по смисъла на Регламент № 2408/92 „подкрепя като допълнително доказателство извода, че посочените по този регламент летища принадлежат към една и съща конгломерация и могат да се разглеждат като заменяеми по отношение на търсенето“ [неофициален превод]. В Регламент № 2408/92, който е в сила към момента на приемането на обжалваното решение, летищната система е определена като „две или повече летища, групирани заедно като обслужващи един и същ град или конгломерация, както е показано в приложение II“. Следователно обстоятелството, че две или повече летища са посочени в приложение II като летищна система може да бъде взето предвид, за да се определи дали следва да се приеме, че тези летища обслужват една и съща дестинация, което представлява фактор, посочващ, че споменатите летища са заменяеми за пътниците, които желаят да пътуват до съответната дестинация. Тази преценка не може да бъде поставена под въпрос от обстоятелството, че Комисията е поела инициативата да изясни и опрости правилата за разпределението на движението между летищата, обслужващи един и същ град или конгломерация, тъй като нейното предложение в този смисъл впоследствие е прието от Европейския парламент и от Съвета на Европейския съюз. Всъщност в Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, стр. 3), който след приемането на обжалваното решение отменя Регламент № 2408/92, продължава да се прави позоваване на принципа на разпределението на движението между летищата, обслужващи един и същ град или конгломерация, макар вече да не се прави позоваване на израза „летищна система“.

- 115 Що се отнася до критиката на осъществения в хода на административното производство анализ на съотношението на цените, следва да се посочи, че Комисията признава, че съотношението между цените не доказва, че две летища се обхващат от един и същ пазар. Комисията обаче правилно изтъква, че такъв елемент, свързан с други елементи, представлява релевантен за анализа фактор. От обжалваното решение е видно, че направеният от Комисията анализ е квалифицира като „емпиричен анализ“ (съображение 121 от обжалваното решение). В бележката под линия към съображение 121 се посочва и следното:

„Важно е да се отбележи, че с оглед на всички анализирани двойки градове Комисията е взела предвид икономическите доказателства в областта на съотношението на цените като допълнителни доказателства, подкрепящи нейното становище. [...] Действително движението на цените може да бъде повлияно от други фактори, които могат да доведат до слабо съотношение между цените.“
[неофициален превод]

- 116 В този контекст трябва да бъдат взети предвид преценките, изложени в обжалваното решение въз основа на резултатите от „емпиричния анализ“ на съотношението на цените. Следователно Комисията не може да бъде упрекната, че е изложила причините, поради които анализът на съотношението на цените може да даде ограничени резултати, като същевременно е подчертала, че тези резултати, колкото и да са ограничени, могат все пак да бъдат взети предвид при определени условия.

- 117 При тези обстоятелства жалбоподателят не е доказал по какъв начин Комисията е надхвърлила границите на своето право на преценка на положенията с икономически характер (вж. точки 31 и 32 по-горе). Отправените от жалбоподателя критики по този въпрос остават общи и не взимат предвид използването от Комисията на резултатите от анализа на съотношението на цените.

118 Що се отнася до критиката за резултатите от извършеното изследване сред пътниците, следва да се посочи, че този въпрос е предмет и на друго изложение от страна на жалбоподателя и ще бъде разгледано във връзка с него (вж. точка 202 и сл. по-долу). Във всеки случай от съображение 94 от обжалваното решение следва, че Комисията напълно е съзнавала границите на изследването, извършено сред клиентите на летище Дъблин, като такова изследване е проведено основно с цел да се провери твърдението на Ryanair, че от гледна точка на клиента Ryanair и Aer Lingus не се конкурират. Групата маршрути включва всички лондонски летища и ограничен брой маршрути, за които страните по концентрацията предлагат полети до различни, близки до същия град летища. Комисията счита, че когато пътниците приемат авиокомпания, която обслужва даден маршрут до различно летище, като резервно разрешение, от това може да се направи извод, че въпросните услуги за пътнически въздушен транспорт могат да упражняват конкурентен натиск помежду си. В това отношение Комисията посочва, че „тези доказателства са косвени, като се има предвид, че от отговарящите на въпросника лица не е поискано [...] да посочат изрично дали възнамеряват да вземат полет до различно летище“ [неофициален превод]. В съображение 122 от обжалваното решение също се прави позоваване на това изследване като „косвено доказателство“. В бележка под линия 91 от обжалваното решение Комисията посочва също, че изследването сред клиентите засяга само една подгрупа маршрути, по които страните по концентрацията обслужват различни летища, и че следователно това изследване има „информационна стойност“ само за тези маршрути. В този контекст трябва да бъдат взети предвид преценките, изложени в обжалваното решение въз основа на резултатите от изследването сред клиентите. Следователно Комисията не може да бъде упреканата, че е изложила причините, поради които изследването сред клиентите има определени граници, като същевременно е посочила, че тези резултати предоставят все пак определена стойност за засегнатите маршрути.

119 При тези обстоятелства жалбоподателят не е доказал с какво Комисията е надхвърлила границите на своето право на преценка на положенията с икономически характер. Отправените от жалбоподателя критики по този въпрос остават общи и не позволяват да се разбере в рамките на това изложение защо

концепцията за въпросите и използваните техники на изготвяне на представителната извадка са „много погрешни“.

3. По конкурентното предимство, предоставено от наличието на база на летище Дъблин

а) Доводи на страните

¹²⁰ Жалбоподателят оспорва, че обстоятелството, че Ryanair и Aer Lingus имат бази на летище Дъблин, позволява да се приеме, че те са съвсем непосредствени конкуренти. Мястото, на което е базата на самолета, било изцяло без значение за пътниците и имало относително малко значение за авиокомпаниите. Авиокомпания, която разполагала с база на другата крайна точка на даден маршрут, би могла да представлява надежден конкурент на Ryanair. Така например bmi, което разполагало с база на летище Heathrow и със самолет, паркиран през нощта на летище Дъблин, представлявало по-непосредствен конкурент за Aer Lingus, отколкото било Ryanair по маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow), тъй като Ryanair не обслужвало това летище.

¹²¹ Комисията оспорва тези доводи, като твърди, че авиокомпаниите започват обикновено да обслужват даден маршрут само ако той е свързан с база.

б) Съображения на Общия съд

- 122 В съображения 380—399 от обжалваното решение Комисията е изложила причините, поради които притежаването на значителна база на летище Дъблин потвърждава преценката, че двете авиокомпании са „най-непосредствени конкуренти“. Според обжалваното решение такава база (наричана също „летището — основна база“) позволява да се реализират икономии от мащаба или обхвата, и предоставя по-голяма гъвкавост за приспособяване към колебанията на търсенето, като тези предимства са пропорционални на големината на базата. Комисията посочва, че по-голямата част от превозвачите използват бази (съображения 393 и 394 от обжалваното решение) и отхвърля изложеното от Ryanair в хода на административното производство становище, че, от една страна, било уместно конкурентите, които паркират своите самолети през нощта на летище Дъблин, да се считат толкова непосредствени негови конкуренти, колкото е Aer Lingus, и от друга страна, че не било от значение дали базата е установена в Ирландия или на другата крайна точка на маршрута (точка 7.3.4 от обжалваното решение).
- 123 В това отношение следва да се посочи, че изложенията от Ryanair доводи в рамките на настоящата жалба само възпроизвеждат изразеното от него становище в хода на административното производство, без обаче да поставят под въпрос обосноваването на направените от Комисията в обжалваното решение мотивирани преценки и да ги отхвърлят.
- 124 Всъщност от изложенията в обжалваното решение анализ е видно, че превозвачите, които обслужват маршрути, без да използват летище, основна база, което предоставя икономическо предимство, са редки. Следователно обстоятелството, че както Ryanair, така и Aer Lingus, разполагат със значителна база на летище Дъблин, трябва да се вземе предвид, тъй като то позволява по-специално на тези авиокомпании да се ползват от сходни предимства (точки 7.3.4.1 и 7.3.4.2 от обжалваното решение). Поради посочените в обжалваното решение причини това положение не е сравнимо с положението на конкурентите, които паркират

своите самолети през нощта на летище Дъблин, по-конкретно предвид значителните разлики с оглед на предимствата за мащаба и обхвата, предоставяни от една база (точка 7.3.4.3 от обжалваното решение), нито е сравнимо с положението на конкурентите, които разполагат с база на летището на пристигане, поради особеностите на летище Дъблин (точка 7.3.4.4 от обжалваното решение).

¹²⁵ По последния въпрос доводите на жалбоподателя не са достатъчни, за да поставят под въпрос изложения в съображения 404—407 от обжалваното решение анализ, в резултат на който Комисията е приела, че по-голямата гъвкавост, предоставена от базата в Дъблин, дава специфично предимство на страните по концентрацията. Обстоятелствата, взети предвид в това отношение, са следните:

— по дванадесет маршрута, по които услугите на страните по концентрацията се припокриват, без да се стига до монопол, оставащите конкуренти не обслужват задължително техния маршрут от дадена база (съображение 405 от обжалваното решение), което позволява да се приеме, че тези конкуренти упражняват върху Ryanair по-малък конкурентен натиск от този, упражняван от Aer Lingus,

— някои икономии са по-значителни на летище Дъблин, отколкото другаде, поради асиметрията на произхода на трафика по многобройните маршрути, по които услугите се припокриват (по най-малко 15 от 35 маршрута по-голямата част от клиентите идва от Ирландия) (съображение 406 от обжалваното решение), което позволява да се обясни по какъв начин база на летище

Дъблин води до по-значително предимство от база, разположена на другата крайна точка на маршрута,

- превозвачите, които разполагат с база на летището на пристигане, обслужват обикновено само един маршрут до Дъблин, което намалява степента на участие по маршрутите от или до Дъблин (съображение 407 от обжалваното решение). За да бъде възможно най-рентабилен и за да осигури максимум брой полети и в двете посоки на ден, самолетът, поддръжката и екипажите трябва да се намират по-скоро на летище Дъблин, откъдето тръгват по-голямата част от клиентите, отколкото на другата крайна точка на маршрута,

- превозвачите, които разполагат с база на летището на пристигане, са регистрирали посредствени резултати с малък пазарен дял. По най-малко 9 от 35 маршрута, по които услугите се припокриват, един превозвач — конкурент, се е оттеглил от маршрута, неспособен да се конкурира с Aer Lingus и Ryanair (съображение 408 от обжалваното решение). Изучаването на миналото позволява да се прецени това, което би могло да се случи в бъдеще.

126 Нито един изтъкнат от жалбоподателя довод в критиката му на обжалваното решение в това отношение не позволява да се постави под въпрос посочения по-горе извод и изтъкнатите в негова подкрепа обстоятелства. Не е доказано, че Комисията е сгрешила, когато е преценила конкурентното предимство, което базата в Дъблин предоставя на страните по концентрацията.

127 Следователно Комисията надлежно е изложила в обжалваното решение защо притежаването на значима база на летище Дъблин представлява значително предимство относно маршрутите до и от Дъблин и защо клиентите по тези маршрути в по-голямата си част са ирландци.

4. По „доказателствата с нетехнически характер“

а) Доводи на страните

128 Жалбоподателят признава, че за една ограничена категория пътници Ryanair се конкурира с Aer Lingus, както се конкурира с работещите в мрежа превозвачи като Air France, Lufthansa и British Airways. Следователно изтъкнатите в писменото становище на Комисията „доказателства с нетехнически характер“ били само отражение на тази конкуренция. Така системите за управление на приходите и следенето на тарифите съответствали на обичайни практики в сектора, така че това не установявало, че Ryanair и Aer Lingus упражняват едно спрямо друго „значителен взаимен конкурентен натиск“. Следенето се отнасяло до всички тарифи, а не само до тези на Aer Lingus. Това позволявало на Ryanair да реагира в „редките случаи, в които Aer Lingus или други авиокомпании предлагат по-ниски промоционални тарифи“. В допълнение, ако сходството на системите за управление на приходите трябва да означава, че е налице интензивна конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, това щяло да се потвърди от иконометрическите резултати на Комисията, какъвто не бил случаят. Освен това, макар жалбоподателят да не оспорва, че приспособява при някои случаи своите тарифи като реакция на специфична промоция или че започва при някои случаи сравнителни рекламни кампании, той посочва, че тези промоционални дейности засягат както Aer Lingus, така и другите национални превозвачи. Тези

примери обаче не се включвали в категорията на „точните, надеждни и съгласувани доказателства“, които Комисията трябвало да представи. Ако Aer Lingus упражнява какъвто и да е конкурентен натиск върху Ryanair, доказателствата трябвало да показват, че Ryanair систематично предлага по-ниски тарифи, когато Aer Lingus обслужва даден маршрут. Такава хипотеза обаче била в противоречие с представените от Ryanair иконометрически доказателства. Накрая, Комисията не можела да се основава на вътрешните документи на Ryanair, които имали само „анекдотичен характер“. Извлеченията, на които Комисията се позовавала, не доказвали, че Ryanair и Aer Lingus упражняват едно спрямо друго „значителен взаимен конкурентен натиск“. В определени случаи обсъжданията, до които се отнасят посочените извлечения, не засягали само Aer Lingus, а общото положение по даден маршрут. Следователно Комисията не можела, позовавайки се на тези документи, да счете, че двете авиокомпании поддържат тясно отношение на конкуренция, и да приеме, че посочените в тези документи национални превозвачи не се конкурират с Ryanair.

- 129 Комисията твърди, че от обстоятелството, че Ryanair и Aer Lingus са единствените дружества, които присъстват по 22 маршрута, по които услугите им се припокриват, и че притежават заедно много големи пазарни дялове по 13 други маршрута, логически следва, че тези две дружества упражняват конкурентен натиск едно спрямо друго. Това се доказвало от обстоятелството, че Ryanair и Aer Lingus прилагали сходни системи за управление на приходите, от обстоятелството, че те следели редовно конкурентното поведение на основните си конкуренти и вследствие на това приспособявали своите тарифи, както и от обстоятелството, че те редовно пускали рекламни съобщения, в които сравнявали своите услуги и тарифи. Освен това вътрешните документи на Ryanair съдържащи очевидни доказателства за наличието на конкуренция с Aer Lingus. Твърдението на Ryanair, че поради неговия нискобюджетен модел конкурентите му нямали осезаемо въздействие върху конкурентното му поведение, също било лишено от основание.

б) Съображения на Общия съд

130 За да затвърди извода си, че Ryanair и Aer Lingus се конкурират по определени маршрути, по които техните услуги се припокриват (точка 7.4 от обжалваното решение), Комисията напомня наличието на няколко доказателства, които са изложени в обжалваното решение и не са оспорени от жалбоподателя в жалбата. Тези доказателства се отнасят до:

- използването „като много други превозвачи“ на сходни системи за управление на приходите: система за проследяване на състоянието на резервациите за всеки полет и система за управление на доходите (съображения 438—443 от обжалваното решение),
- използването на един и същ софтуер за сравнение на цените (QL2), който им позволява да следят конкурентното поведение на конкурентите и да се приспособяват при промяна на предлагането (съображения 444 и 445 от обжалваното решение),
- взаимното следене от страна на Ryanair и Aer Lingus на съответните техни промоции и рекламни кампании и взаимните реакции на промоциите на едното и на другото (съображения 448 и 449 от обжалваното решение),
- позоваванията на Aer Lingus в рамките на събранията на управителния съвет на Ryanair относно промяната на пазарните дялове и отношението на конкуренция (бележка под линия 471, включена към съображение 446 от обжалваното решение и бележка под линия 474, включена към съображение 448 от посоченото решение).

- 131 Въз основа на тези доказателства Комисията констатира следното: тарифите на Aer Lingus и на Ryanair са пряко повлияни от тарифите на техния основен конкурент, като всяка една от авиокомпаниите Aer Lingus и Ryanair взема предвид цените на другата, когато определя тарифите си по даден маршрут (точки 7.4.1 и 7.4.1.2 от обжалваното решение), и всяка една от страните по концентрацията реагира на промоциите и рекламните кампании на другата (точка 7.4.2 от обжалваното решение).
- 132 Жалбоподателят не оспорва верността на „доказателствата с нетехнически характер“, посочени от Комисията в обжалваното решение. Той обаче поддържа по същество, че тези доказателства не са достатъчно убедителни, за да бъдат взети предвид, и че при всички положения следва да се направи извод само от „доказателствата с технически характер“, които са резултат от различните иконометрически анализи, осъществени в хода на административното производство. Той твърди също, че във всеки случай „доказателствата с нетехнически характер“ не позволяват да се установи наличието на „значителен взаимен конкурентен натиск“ между страните по концентрацията.
- 133 В това отношение, на първо място, следва да се приеме, че Комисията може да се позовава на наличието на сходни системи за управление на приходите, на следенето на конкурентното поведение на конкурентите, на реакцията на една от страните по концентрацията на промоциите, направени от другата страна, или на наблюдението на конкурентното поведение на Aer Lingus, за което свидетелстват вътрешните документи на Ryanair. Тези доказателства могат напълно да бъдат взети предвид от Комисията в рамките на съвкупността от косвени доказателства, които е използвала, за да оцени положението на конкуренция.
- 134 Обстоятелството, че някои от тези „доказателства с нетехнически характер“ се отнасят както до отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, така и до това между Ryanair и всички останали въздушни превозвачи, е без

значение, доколкото на този етап от анализа Комисията е разгледала отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus — страни по концентрацията — по маршрутите, по които и двете авиокомпании присъстват.

- 135 В допълнение Комисията не се е основала на посочените по-горе доказателства, за да установи наличието на „значителен взаимен конкурентен натиск“, а за да установи, че страните по концентрацията понастоящем се конкурират (заглавието на точка 7.4 от обжалваното решение; вж. също точка 131 по-горе). Следователно не трябва да се проверява дали тези доказателства могат да бъдат оспорени, доколкото не позволявали да се подкрепи извод, който не е направен в обжалваното решение.
- 136 Освен това не може да бъде прието и твърдението на жалбоподателя, че „доказателствата с нетехнически характер“ не могат да бъдат взети предвид, ако не са подкрепени от „доказателства с технически характер“. Всъщност не следва да се установява такава йерархия. Комисията следва да оцени цялостно резултата от съвкупността от косвени доказателства, използвани за оценка на положението на конкуренция. В това отношение е възможно определени доказателства да бъдат предпочетени, а други да не бъдат взети предвид. Това разглеждане и мотивите, които то съдържа, са предмет на контрол за законосъобразност, упражняван от Общия съд върху решенията на Комисията в областта на концентрациите. Поради това в този контекст следва да се разгледат доводите на жалбоподателя относно изводите, които е трябвало да бъдат направени от Комисията на основание на различните иконометрически анализи, осъществени в хода на административното производство, и относно въздействието, което тези изводи е трябвало да имат върху оценката на положението на конкуренция (вж. точка 181 по-долу).
- 137 Следователно предвид по-конкретно обстоятелството, че становището на жалбоподателя остава общо, тъй като той само посочва, че доказателствата, на които се основава Комисията, важат както за Aer Lingus, така и за всички останали конкуренти, без да вземе предвид направените от Комисията констатации, че за маршрутите, разгледани в рамките на преценката на последиците

от концентрацията върху конкуренцията, Aer Lingus е най-непосредственият конкурент на Ryanair, следва да се приеме, че жалбоподателят не успява да постави под въпрос основателността на констатациите, направени от Комисията в обжалваното решение.

¹³⁸ Тези доказателства, и по-специално съдържащите се в преписката извлечения от провешите се в рамките на събранията на управителния съвет на Ryanair обсъждания относно Aer Lingus, са особено важни, доколкото потвърждават констатациите, направени на етапа на анализа на пазарните дялове и на степента на концентрация, и доколкото предхождат анализа на иконометрическите данни. Те са взети предвид в рамките на съвкупността от косвени доказателства, използвани от Комисията, за да разгледа последиците от концентрацията върху конкуренцията.

5. По иконометрическия анализ на Комисията

а) Доводи на страните

¹³⁹ Жалбоподателят подчертава, че иконометрическият анализ позволява да се „избегнат спекулативни дебати“ за важността на разликите, свързани с нивото на цените, оперативните разходи, нивото на услугите и местоположението на базата при оценката на конкуренцията. Многобройни грешки опорочавали иконометрическия анализ, осъществен от Комисията съгласно метода, наречен „фиксиран ефект“ (или „по данни от представителна извадка“). Комисията не успяла да представи доказателства за въздействието на Aer Lingus върху цените

на Ryanair. Това било в съответствие с твърдението на Ryanair, че ценовата му политика е водена от неговото „желание да разпростира своя нискотарифен модел“ върху нови пазари и нови маршрути, и „не е на практика, повлияна“ от дейността на неговите конкуренти. Комисията твърдяла, че е установила „систематично отношение“, свързано с двете отделни поредици от модели относно съответно „честотата“ и „присъствието“ на Ryanair. Тя твърдяла, от една страна, че ако честотата на Ryanair се увеличи с 1 %, цените на Aer Lingus намалявали с 0,025 % (т.е. с изключително малко), и от друга страна, че присъствието на Ryanair по даден маршрут подтиквало Aer Lingus да прилага незначително по-ниски цени (т.е. между 5 % и 8 %) от тези, които би прилагало в противен случай. Макар тези цифри да означавали само ограничена конкуренция, Комисията била надценила действителното конкурентно въздействие, което двете авиокомпании оказват една спрямо друга.

140 Първо, що се отнася до твърдяното действие на „честотата“ върху цените, изложението на Комисията било „много заблуждаващо“. Макар посоченото от Комисията въздействие да може да бъде статистически значително, неговото действително значение от икономическа гледна точка било нищожно. Като не споменавала в обжалваното решение една от първоначално допуснатите от нея грешки, Комисията поддържала, че ако Ryanair трябвало напълно да се оттегли от всички маршрути с припокриване на дейностите и да изостави цялата си печалба по тези маршрути, това щяло да доведе до увеличаване от 10—12 % на тарифите на Aer Lingus. Този резултат бил „твърде невероятен“, тъй като Ryanair се ангажирало да не намалява своите честоти по маршрутите с припокриване на дейности и тъй като бил основан на „изключително заблуждаващо тълкуване“, защото използваните модели не могли да определят въздействието на толкова значителни изменения. Освен това намаляването на честотата показвало, че дори значителни промени в честотата на Ryanair щели да имат само маловажно въздействие върху прилаганите от Aer Lingus цени.

141 Второ, относно намаляването на „присъствието“, иконометрическият анализ на Комисията показвал, че прилаганите от Aer Lingus цени по маршрутите, по които Ryanair присъства, са с 5—8 % по-ниски от тези, които то прилага по

маршрутите, по които Ryanair не присъства. Ryanair обикновено представлявало половината от капацитета по всеки от разглежданите маршрути. Следователно, ако Ryanair заеме твърде значителна част от капацитета, това щяло да даде само малко отражение върху цените на Aer Lingus. Толкова слабо въздействие, произтичащо от толкова значително присъствие, не предполагало, че Ryanair упражнява значителен конкурентен натиск върху Aer Lingus.

¹⁴² Трето, в теоретичен план моделите на Комисията водели до резултат, който пряко противоречал на икономическите принципи. Така погрешно било да се приеме, че тъй като другите фактори са постоянни, увеличаването на капацитета води до увеличаване на цените. Според добре известен икономически принцип увеличаването на продажбите, напротив, изисквало намаляване на цените.

¹⁴³ Четвърто, констатациите на Комисията не били устойчиви на леки изменения според начина, по който сезонните промени били взети предвид в използвания модел. Прилаганите по даден маршрут цени могли всъщност да варират систематично според месеца въз основа на фактори, които не засягали въздействието на конкуренцията върху цените. Емпиричен модел, предназначен да обясни цените, трябвало да отчита сезонните промени, дори да нямало „правилен“ начин за това. В настоящия случай обаче Комисията предположила, че всеки месец от всяка година бил различен, но че всички маршрути са били засегнати по сходен начин през даден месец. Така например Комисията предположила, че през декември по маршрутите, обслужващи зимните курорти, е налице увеличаване на търсенето, сходно с това за маршрутите, обслужващи летните дестинации, което очевидно било неправилно. В доклада на RBB Economics от септември 2007 г., който представлявал икономическа критика на обжалваното решение и бил приложен към жалбата, се посочвало, че ако сезонните промени се моделирали разумно, но различно, изводът на Комисията, че Ryanair упражнява систематично въздействие върху цените на Aer Lingus, повече нямало да бъде валиден. Сезонните промени не били правилно моделирани.

- 144 Пето, жалбоподателят твърди, че Комисията е приложила несъгласувани критерии, за да приеме или отхвърли някои фактически обстоятелства. В това отношение жалбоподателят препраща към икономическата критика на RBB Economics от септември 2007 г. Осъщественият от Комисията иконометрически анализ не показвал ясно, че всяка от авиокомпаниите Ryanair и Aer Lingus реагира на промоциите, предлагани от другата. Следователно трябвало да се приеме, че тези реакции по отношение на промоциите са или твърде редки, или твърде ограничени, за да може да се счита, че свидетелстват за значителна конкуренция между страните по концентрацията.
- 145 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- 146 Жалбоподателят оспорва регресионния анализ на цените, осъществен от Комисията съгласно метода, наречен „фиксиран ефект“. Според него от този анализ не произтичало каквото и да е доказателство, позволяващо да се прецени въздействието на Aer Lingus върху неговите цени, което потвърждавало твърдението му, че той се влияел от дейността на неговите конкуренти. Поради това Комисията била надценила действителното конкурентно въздействие, което авиокомпаниите оказвали една спрямо друга.
- 147 По този въпрос също жалбоподателят възпроизвежда изложените от него доводи в хода на административното производство, които са разгледани и отхвърлени в обжалваното решение. В това отношение е важно позоваването на съдържанието на обжалваното решение, за да се разбере ролята, която има регресионният анализ на цените по време на фазата на задълбочено разследване. Тази роля следва да бъде преценена с оглед на съдебната практика относно

свободата на преценката на Комисията по икономически въпроси (вж. точки 29 и 30 по-горе).

- ¹⁴⁸ Комисията е изложила в съображения 450—488 от обжалваното решение резултатите от регресионния анализ на цените, който е осъществила, като е използвала предложената от Ryanair техника на трансверсална регресия (точка 7.4.3.1 от обжалваното решение), и резултатите, получени от използването на техниката на регресия с фиксирани ефекти, която тя е предпочела (точка 7.4.3.3 от обжалваното решение). Тези резултати я довели до извода, че нейният анализ потвърждава значителното конкурентно взаимодействие между Ryanair и Aer Lingus (заглавието на точка 7.4.3 от обжалваното решение).
- ¹⁴⁹ В съображение 450 от обжалваното решение Комисията първо подчертава, че „счита, че описаните в предходните точки фактори, предоставят достатъчно доказателства за конкуренцията между Aer Lingus и Ryanair“ [неофициален превод]. Регресионният анализ на цените е осъществен с цел да позволи на Комисията да провери и да прецени представените от Ryanair и Aer Lingus иконометрически становища, както и да оцени какво би могло да бъде вероятното въздействие на всяка от страните по концентрацията върху тарифите на другата страна.
- ¹⁵⁰ Според съображение 452 от обжалваното решение този регресионен анализ на цените има за цел да провери:

— дали присъствието на едната от страните по концентрацията по даден маршрут е свързано със значително намаляване от статистическа и икономическа гледна точка на тарифите на другата страна,

- дали страните по концентрацията упражняват една спрямо друга по-силен конкурентен натиск от всеки друг съществуващ конкурент,

- дали наличието на настоящ или потенциален конкурент, който има значително присъствие на летището на пристигане по маршрут с тръгване от Дъблин, има значително въздействие върху цените на страните по концентрацията,

- дали по-силното присъствие на една от страните по концентрацията (с оглед на честотата на полетите) има явно въздействие върху тарифите на другата страна.

¹⁵¹ Както е видно от обжалваното решение, техниката на трансверсална регресия се състои в разглеждане на разликите в цените по определен брой разглеждани маршрути към определен момент (съображение 453 от обжалваното решение). Тя включва сравнение на прилаганите цени по маршрутите, по които е налице конкуренция, с прилаганите цени по маршрутите, по които няма конкуренция. Регресионният анализ с фиксирани ефекти се състои в разглеждане на разликите в цените по засегнатите маршрути през даден период от време, а именно през периода от януари 2002 г. до декември 2006 г. (съображение 482 от обжалваното решение). Той включва сравнение на прилаганите цени по даден маршрут през периоди, когато не е налице конкуренция, с прилаганите цени през периоди, когато е налице конкуренция.

¹⁵² Що се отнася до регресионния анализ с фиксирани ефекти, Комисията е посочила, че регресия, която е основана на представителна извадка с фиксирани ефекти, присъщи на даден маршрут, може да смекчи липсата на променливи величини, която е характерна за трансверсалните регресии. Тя счита, че този метод е „най-подходящ, за да се оцени упражняваният от Ryanair върху Aer Lingus конкурентен натиск“ [неофициален превод] (съображение 477 от обжалваното решение).

- 153 По-долу са посочени и подложени на преценка доводите на страните относно анализа на трансверсалната регресия (вж. точка 183 и сл. по-долу), като в рамките на настоящите съображения се прави преценка само на регресионния анализ с фиксирани ефекти.
- 154 В критиката си относно осъществения от Комисията регресионен анализ с фиксирани ефекти жалбоподателят изтъква няколко довода, които следва да се разгледат съгласно логическия ред, следван в обжалваното решение, в което Комисията е разгледала първо критерия на присъствието (вж. точка 482 от обжалваното решение), преди да разгледа критерия на честотата (вж. точка 485 от обжалваното решение).
- 155 Що се отнася до въздействието, което „присъствието“ оказва върху цените, жалбоподателят поддържа, че осъщественият от Комисията анализ показва, че прилаганите от Aer Lingus цени по маршрутите, по които той присъства, са с 5—8 % по-ниски от тези, които Aer Lingus прилага по маршрутите, по които той не присъства. Тъй като Ryanair обикновено представлявало половината от капацитета по всеки от разглежданите маршрути, ако Ryanair заемело твърде значителна част от капацитета, това щяло да даде само малко отражение върху цените на Aer Lingus. Толкова слабо въздействие, произтичащо от толкова значително присъствие, не предполагало, че Ryanair упражнява значителен конкурентен натиск върху Aer Lingus. Освен това Комисията не успяла да представи доказателства за въздействието на Aer Lingus върху цените на Ryanair (вж. точки 139 и 141 по-горе).
- 156 На първо място, Комисията приема, че регресията с фиксирани ефекти не предоставя надеждна оценка за възможното въздействие на присъствието на Aer Lingus върху цените на Ryanair. В това отношение тя посочва, че няма достатъчен брой примери за навлизане или за оттегляне на Aer Lingus по даден маршрут, по който Ryanair вече присъства (съображение 486 от обжалваното решение). Последното не е оспорено от жалбоподателя.

157 Следва да се посочи, че Комисията е признала в обжалваното решение, че тя не може да представи иконометрически доказателства за въздействието на Aer Lingus върху цените на Ryanair и че това се обяснява с изложената по-горе причина. Комисията обаче грижливо посочва, че „това нито потвърждава, нито опровергава хипотезата, че Aer Lingus упражнява конкурентен натиск върху цените на Ryanair“ [неофициален превод]. Комисията подкрепя това твърдение, като уточнява, че „представените в [точка 7.4.2 от обжалваното решение] доказателства установяват ясно, че всяка една от авиокомпаниите Ryanair и Aer Lingus контролира постоянно собствения си коефициент на запълване на местата за полетите и цените на другата, като вследствие на това приспособява цените си“ [неофициален превод] (съображение 486 от обжалваното решение и бележка под линия 487, където е направено позоваване на точка 7.4.2 от обжалваното решение, която е свързана с обстоятелството, че всяка от страните по концентрацията реагира на промоциите и рекламните кампании на другата страна).

158 Следователно в това отношение жалбоподателят само възпроизвежда изложен в обжалваното решение въпрос, без обаче да бъде възможно от това да се направи извод, че не е налице конкурентен натиск между страните по концентрацията. Липсата на достатъчно данни относно навлизането или оттеглянето на Aer Lingus по даден маршрут, по който Ryanair вече присъства, е обяснена с обективна причина, която не е оспорена от жалбоподателя, и не е достатъчна, за да се твърди, че конкурентният натиск между страните по концентрацията, произтичащ от други изложени в обжалваното решение доказателства, е надценен от Комисията.

159 На второ място, Комисията посочва в обжалваното решение, че тъй като съществуват многобройни примери за навлизането или оттеглянето на Ryanair по маршрути, по които Aer Lingus вече присъства, регресионният анализ с фиксирани ефекти е напълно подходящ, за да се оцени дали присъствието на Ryanair е „негативно свързано“ с цените на Aer Lingus (съображение 483 от обжалваното решение). Това също не е оспорено от жалбоподателя.

- 160 Регресионният анализ с фиксирани ефекти по-специално е позволил да се потвърди хипотезата, че „съгласно критерия присъствието на Ryanair е свързано с обстоятелството, че Aer Lingus прилага по-ниски цени със 7—8%, когато става въпрос за двойки градове, отразяващи възприетото от Комисията определяне на пазара, и по-ниски цени с около 5%, когато става въпрос за двойки летища“. Според Комисията това въздействие е икономически и статистически значително във всички проверени регресии (съображение 485 от обжалваното решение), докато жалбоподателят твърди, че това означавало само ограничена конкуренция.
- 161 Следователно жалбоподателят не критикува тези резултати сами по себе си, а само тяхното значение. Твърденията на жалбоподателя обаче по този въпрос не позволяват да се разбере защо въздействието на неговото присъствие върху тарифите на Aer Lingus не може да се счита за икономически и статистически значително, както твърди Комисията.
- 162 В това отношение следва да се посочи, че въздействие върху цените от 7—8 % веднага изглежда значително. Впрочем това въздействие има опасност да бъде подценено, тъй като става въпрос за средна величина, която не отчита специално маршрутите, по които концентрацията би довела до създаването на монопол. Освен това — както е посочено в съображение 488 от обжалваното решение — направеното от Комисията сравнение не взема предвид влиянието върху тарифите на Aer Lingus на присъствието на Ryanair като потенциален конкурент по маршрутите с място на излитане Дъблин (точка 7.6 от обжалваното решение). По тези маршрути действително е вероятно Aer Lingus да определя по-ниски цени от тези, които би поискало, ако Ryanair не разполагаше с база на летище Дъблин. Следователно жалбоподателят не може да оспори значението, което се отдава на установеното въздействие, само с мотива, че според него то не било достатъчно значително от икономическа гледна точка.
- 163 Освен това е важно да не се забравя ролята, дадена на регресионния анализ с фиксирани ефекти в рамките на оценката на положението на конкуренция. Така в обжалваното решение Комисията посочва, че този анализ потвърждава и допълва изводите, направени от качествените по същността си доказателства, съгласно които Ryanair и Aer Lingus са непосредствени конкуренти. Тя посочва, че

тези резултати са и в съответствие с мнението на по-голямата част от лицата, на които са поставени въпроси в хода на изследването, проведено сред клиентите, от което е видно, че страните по концентрацията са „най-непосредствени конкуренти“, когато други авиокомпании осъществяват дейност по маршрута. На това основание Комисията прави извода, че „[р]егресиите с фиксирани ефекти следователно предоставят ясни и потвърждаващи доказателства, че цените на Aer Lingus понастоящем търпят конкурентен натиск от страна на Ryanair“ [неофициален превод] (съображения 489 и 490 от обжалваното решение). В този контекст следва да се прецени ролята, дадена на регресионния анализ с фиксирани ефекти. От това е видно, че в обжалваното решение по-малко е изтъкната интензивността на конкуренцията, която е налице между Ryanair и Aer Lingus, отколкото фактът, че тези две дружества са „най-непосредствени конкуренти“ и че е налице конкурентен натиск, упражняван от Ryanair върху Aer Lingus. Получените от Комисията резултати с оглед на критерия на присъствието позволяват да се подкрепят тези две последни преценки.

164 Следователно жалбоподателят не е доказал по какъв начин Комисията е надхвърлила границите на признатото ѝ от съдебната практика право на преценка на положенията с икономически характер.

165 Що се отнася до действието на „честотата“ върху цените, жалбоподателят твърди, че изложението в обжалваното решение било „много заблуждаващо“, доколкото дори посоченото от Комисията въздействие да е статистически значително, неговото икономическо значение било нищожно. Комисията не споменавала в обжалваното решение и една първоначално допусната грешка в хода на административното производство и била достигнала до „твърде невероятен“ резултат. Освен това намаляването на честотата показвало, че дори значителни промени в честотата на Ryanair щели да имат само маловажно въздействие върху прилаганите от Aer Lingus цени (вж. точка 140 по-горе).

- 166 По този въпрос следва да се посочи, че при регресионния анализ с фиксирани ефекти Комисията използва критерий, различен от разгледания по-горе първоначален критерий на присъствието. Става въпрос за критерия на честотата, който има за цел да провери дали върху числото за честотата на една от страните по концентрацията по даден маршрут се отразява намаляването на прилаганите тарифи от другата страна (съображение 482 от обжалваното решение). Комисията изрично е посочила в обжалваното решение, че въздействието, предизвикано чрез основаните на честотата намаления, позволява да се постигне по-голяма надеждност на резултатите, получени от прилагането на критерия на присъствието (съображение 485, четвърта алинея от обжалваното решение). Според нея въздействието върху цените, разкриващо се чрез критерия за честота, предоставя следователно допълнителен елемент, който позволява да се контролира „устойчивостта“ на въздействието, получено при използването на критерия на присъствието.
- 167 В този контекст Комисията е достигнала до извода, че определянето на степента на присъствие на Ryanair с оглед на честотата на полетите по маршрута, използвана като заместваща променлива величина, позволява да се потвърди, че Ryanair упражнява конкурентен натиск върху Aer Lingus. В обжалваното решение Комисията посочва също, че „според този критерий въздействието на концентрацията по отношение на цената, предизвикано от основаните на честотата намаления, се равнява на около 5—6 % (средно по всички маршрути) или 10—12 % (ако се разглеждат само маршрутите, по които услугите се припокриват)“ (съображение 485, четвърта алинея от обжалваното решение).
- 168 Този анализ на Комисията не може да бъде поставен под въпрос от твърдението на жалбоподателя, че неговото изложение е „много заблуждаващо“ и неговият резултат „твърде невероятен“. Когато твърди „твърде невероятния“ характер на анализа, жалбоподателят изтъква, че се е ангажирал да не намалява честотите си по маршрутите с припокриване на дейностите след осъществяването на концентрацията. Този ангажимент обаче, който важи за в бъдеще, не поставя под въпрос резултатите от иконометрическия анализ, осъществен от Комисията посредством данни, които обхващат периода от януари 2002 г. до декември 2006 г. На този етап от анализа Комисията само е изложила различни елементи, взети предвид в съвкупността от косвени доказателства, използвани за да се достигне

до извода, че понастоящем страните се конкурират (точка 7.4 от обжалваното решение).

169 В твърдението си, че изложението има „много заблуждаващ“ характер, жалбоподателят поддържа, че използваните модели не могат да определят въздействието на толкова значителни промени. Според жалбоподателя Комисията представя „алтернативно и заблуждаващо тълкуване“ на намаляването на честотата, като се опитва да изчисли очакваното повишаване на цените, в случай че Ryanair изчезне от всички обслужвани от Aer Lingus маршрути. В това отношение жалбоподателят се позовава на параграф 290 от приложение IV към обжалваното решение. Налагал се обаче изводът, че в посоченото приложение Комисията била изложила причините, поради които е използвала критикуваната от жалбоподателя хипотеза. В настоящия случай ставало въпрос за възприемане по аналогия на метода, използван от икономическите експерти по делото FTC срещу Staples/Office Depot в Съединените щати (вж. параграфи 288—290 от приложение IV към обжалваното решение и позоваванията на публикациите в бележка под линия 87 от посоченото приложение). Следователно жалбоподателят не може само да твърди, че тази хипотеза представлява „алтернативно и заблуждаващо тълкуване“ на намаляването на честотата, без да изрази становище по изтъкнатите от Комисията причини за използването на посочената хипотеза в рамките на настоящото дело. Следва също да се вземе предвид второстепенната роля, дадена от Комисията на анализа на въздействието на честотата върху цените и изтъкната само за да потвърди, че Ryanair упражнява конкурентен натиск върху Aer Lingus и за да засили надеждността на изведените от използвания критерий на присъствието резултати (вж. точки 166 и 167 по-горе). Независимо дали следват от използването на критерия на присъствието или от използването на критерия на честотата, във всички случаи тези резултати имат само ограничена роля в рамките на оценката на положението на конкуренция (вж. точка 163 по-горе).

170 Следователно жалбоподателят не е доказал по какъв начин Комисията е надхвърлила границите на признатото ѝ от съдебната практика право на преценка на положенията с икономически характер.

- 171 Що се отнася до твърдението за нарушение относно първоначално допуснатата от Комисията грешка, следва да се посочи, че тя следва от параграф 64 от приложение IV към изложението на възраженията, изпратено в хода на административното производство, в което Комисията е обявила следното:

„[...] Този подход позволява [...] коефициентът на променливата величина на честотата да се тълкува като ценова гъвкавост по отношение на числото за месечната честота, което даден конкурент предлага по разглеждания маршрут. Така например, ако коефициентът е 0,02, това означава, че увеличаване от 1 % на месечните честоти на даден конкурент води до нарастване с 2 % на тарифите“. [неофициален превод]

- 172 Във второто изречение Комисията е трябвало да напише „ако коефициентът е 2“. Това не променя обстоятелството, че тази грешка не е сериозна. Тя се отнася до хипотетичен пример, който е използван, за да се илюстрира функционирането на даден коефициент в рамките на прилагането на критерия на честотата. Тази грешка не е свързана с даденото от Комисията тълкуване на действителните резултати. Впрочем тя не е прикрита, а е изрично изтъкната в обжалваното решение (параграфи 285 и 286 от приложение IV към обжалваното решение). Освен това тази грешка не се отнася до критерия на присъствието, който се счита за най-релевантен (вж. точка 166 по-горе).

- 173 Следователно Комисията не може да бъде упрекната, че е представила опорочен анализ в обжалваното решение поради незначителна грешка, която наподобява на правописна грешка, допусната на по-ранен етап.

- 174 Що се отнася до довода, че моделите на Комисията противоречали на икономическата теория, тъй като водели до парадоксалния резултат, че увеличаването на капацитета води до нарастване на цените (вж. точка 142 по-горе), следва да се посочи — както е направила Комисията — че тъй като в сектора на пътническия

въздушен транспорт капацитетът се определя преди цените, използваните иконометрически критерии отразяват връзката между тарифите и търсенето, предвидено към момента, в който капацитетът е определен (а не действителното търсене). Следователно доводът на жалбоподателя не отчита присъщите характеристики на разглеждания сектор, в който решенията относно капацитета разкриват определени особености.

175 В рамките на довода, изведен от факта, че констатациите на Комисията не били устойчиви при леки изменения в хипотезите, които са в основата на модела, жалбоподателят посочва, че Комисията предположила, че всеки месец от всяка година бил различен, но че всички маршрути са били засегнати по сходен начин през даден месец. Според жалбоподателя обаче, ако сезонните промени се моделират разумно, но различно, изводът на Комисията, че Ryanair упражнява систематично въздействие върху цените на Aer Lingus, повече няма да бъде валиден (вж. точка 143 по-горе).

176 По този въпрос следва да се отбележи, че осъщественият от Комисията регресионен анализ с фиксирани ефекти се състои в търсене на разликите по различните маршрути, които засягат цените и не варират във времето. В приложение IV към обжалваното решение Комисията е изложила причините, поради които счита, че получените резултати са устойчиви при въвеждането на други контролни променливи величини относно фактори, свързани с търсенето и предлагането, които могат да варират във времето и според маршрута. Тя посочва, че използването на фиксирани ефекти във времето позволява да се контролират по задоволителен начин сезонният характер и външните резки промени независимо за кой месец. Тези резултати са устойчиви дори при използването на заместващи модели за отчитането на сезонния характер, предложени от Ryanair в хода на административното производство (параграфи 255—267 от приложение IV към обжалваното решение).

- 177 Следователно жалбоподателят само поддържа, че друг подход на въздействието по сезони би могъл да промени получените резултати. За този подход обаче се споменава в приложението към обжалваното решение и жалбоподателят не е посочил защо направените във връзка с това бележки от Комисията са погрешни.
- 178 Следователно жалбоподателят не е доказал по какъв начин Комисията е надхвърлила границите на признатото ѝ от съдебната практика право на преценка на положенията с икономически характер.
- 179 В отговор на довода, изведен от използването на несъгласувани критерии за приемането или отхвърлянето на фактическите обстоятелства (вж. точка 144 по-горе), следва да се отбележи, че в обжалваното решение и в приложение IV към него Комисията е разгледала подробно всички представени от страните иконометрически данни, както и становищата, които те са могли да представят, по собствените си данни. Комисията по-специално е осъществила други проверки и разширяване на основните регресии, съдържащи се в изложението на възраженията, за да отговори на тези становища (вж. точка 7.3 от приложение IV към обжалваното решение, която е свързана с тези становища).
- 180 С оглед на това разглеждане и предвид обстоятелството, че в рамките на бележките си в това отношение жалбоподателят само възпроизвежда твърденията за нарушения, изложени впрочем по различните аспекти от осъществения от Комисията регресионния анализ с фиксирани ефекти, следва да се приеме, че жалбоподателят по никакъв начин не е доказал, че Комисията е надхвърлила границите на признатото ѝ от съдебната практика право на преценка на положенията с икономически характер.

181 Що се отнася до твърдението, че осъщественият от Комисията иконометрически анализ не показвал ясно, че всяка една от авиокомпаниите Ryanair и Aer Lingus реагира на предлаганите от другата промоции, следва да се посочи, че целта на този анализ не е такава (вж. точка 150 по-горе). В частта от обжалваното решение относно разглеждането на промоциите и рекламните кампании Комисията не се е основала на регресионния анализ с фиксирани ефекти, а на анализа на рекламната стратегия на Aer Lingus и на Ryanair (вж. точка 7.4.2 от обжалваното решение, както и многобройните позовавания в бележки под линия 474—477 на прессъобщенията, на вътрешните документи на Ryanair и на отговора на Aer Lingus на въпросник на Комисията). Следователно направените от Комисията в тази част от обжалваното решение изводи не могат сами по себе си да бъдат поставени под въпрос от резултатите от иконометрическият анализ, чиято цел не е да разглежда този въпрос.

182 Следователно от разглеждането на съдържанието на обжалваното решение и на приложения IV към него е видно, че нито един изтъкнат от жалбоподателя довод не може да постави под въпрос обосноваването на изводите, до които Комисията е достигнала, независимо дали става въпрос за използвания метод, за получените резултати или за тяхното използване в обжалваното решение за оценката на последиците от концентрацията върху конкуренцията.

183 В това отношение е важно да се напомни, че във всеки случай резултатите от осъществения от Комисията регресионен анализ са използвани само за да се потвърдят и допълнят изводите, направени от качествените по същността си доказателства, според които Ryanair и Aer Lingus са непосредствени конкуренти.

6. По представените от Ryanair иконометрически анализи

а) Доводи на страните

¹⁸⁴ Жалбоподателят твърди, че Комисията е избрала да не вземе предвид представените от него в хода на административното производство иконометрически данни. Тези данни били предназначени да се провери дали присъствието на Aer Lingus по даден маршрут възпрепятства Ryanair да прилага по-високи цени. Те включвали напречни данни, съпоставящи един маршрут с друг маршрут, по отношение на повече от 300 маршрута в Европа, както и модел на представителна извадка. Според жалбоподателя тези два елемента показвали неизменно, че когато определя цените си, той не е обект на конкурентен натиск, произтичащ от присъствието на Aer Lingus по даден маршрут. Представените от Ryanair данни съдържащи няколко предимства спрямо използвания от Комисията модел (икономическа критика на RBB Economics от септември 2007 г.).

¹⁸⁵ Първо, трансверсалният модел на Ryanair използвал данни относно маршрутите, които то обслужвало. Тези данни не били отчетени от Комисията поради „теоретични причини“, основани на обстоятелството, че не се отнасяли пряко за Ирландия, откъдето тръгвали засегнатите от концентрацията маршрути, и че било възможно „неотбелязани разлики“ между маршрутите да влияят върху резултатите. Тези две възражения били явно лишени от основание, тъй като Ryanair използвало един и същ икономически модел в цяла Европа, без да прави разлика между ирландските и другите маршрути, и възражението относно „неотбелязаните разлики“ важало също за модела на Комисията, защото самата тя е признала относно своя модел „проблем, свързан с подбора“ и „вътрешен проблем“ относно честотата.

- 186 Второ, представеното от Ryanair намаляване на представителната извадка позволявало да се контролират колебанията, засягащи значително прилаганите по даден маршрут цени. Този елемент правел метода по-добър от моделите на Комисията, в рамките на които много вероятно не били взети предвид по подходящ начин факторите, свързани с търсенето. По принцип Комисията признавала предимствата на този „ргоху“ [показател] на търсенето по отношение на маршрутите, но тя произволно избрала да не го вземе предвид с мотива, че теоретично било възможно променливата величина да „не е полезна при определени“ обстоятелства. Освен това, що се отнася до извода на Ryanair, че Aer Lingus няма никакво значително въздействие върху неговите цени, Комисията поддържала, че „невъзможността да се докаже наличието на статистическа връзка не означава, че такава връзка не съществува“ [неофициален превод] (съображение 476 от обжалваното решение). Следователно Комисията налагала критерий, невъзможен за изпълнение.
- 187 Трето, Комисията квалифицирала иконометрическият метод на Ryanair като „неконвенционален“, въпреки че ставало въпрос за метода, прилаган от икономистите, на чиито научни трудове се основава нейният анализ (параграфи 117 и 288 от приложение IV към обжалваното решение).
- 188 Следователно данните на Ryanair били основани на по-надеждни модели от тези на Комисията, били представителни за неговия икономически модел, позволявали да се вземат предвид колебанията на търсенето и били по-„устойчиви“ при измененията на хипотезите при моделирането. Освен това иконометрическият анализ на Комисията не противоречал на заключението, изведено от тези данни, че Aer Lingus не упражнява конкурентен натиск върху Ryanair.
- 189 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- ¹⁹⁰ Жалбоподателят поддържа, че Комисията не може да не вземе предвид неговите иконометрически данни, както направила поради изложените в обжалваното решение причини (точка 7.4.3.1 от обжалваното решение и точка 5 от приложение IV към него, що се отнася до анализа на трансверсалната регресия; точка 7.4.3.2 от обжалваното решение и точка 6 от приложение IV към него, що се отнася до регресиите в два етапа).
- ¹⁹¹ По този въпрос също жалбоподателят възпроизвежда изложените от него доводи в хода на административното производство, които са разгледани и отхвърлени в обжалваното решение. В това отношение е важно позоваването на съдържанието на обжалваното решение, за да се разбере ролята, която има регресионният анализ на цените по време на фазата на задълбочено разследване. Тази роля следва да бъде преценена с оглед на съдебната практика относно свободата на преценката на Комисията по икономически въпроси (вж. точки 29 и 30 по-горе).
- ¹⁹² Всъщност, на първо място, следва да се посочи, че в обжалваното решение Комисията е разгледала подробно двете представени от Ryanair иконометрически изследвания. Така Комисията е отхвърлила анализа на трансверсалната регресия, като е посочила, че Ryanair иска да установи дали неговите собствени тарифи са по-ниски по маршрутите, по които се конкурира с Aer Lingus, и че Ryanair твърди, че е получило този резултат, като е анализирано тарифите по 313 обслужвани от него европейски маршрута, преди да достигне до извода, че не е налице значителна статистическа връзка между неговите собствени тарифи и присъствието на Aer Lingus по даден маршрут (съображения 457—459

от обжалваното решение). Комисията отказва да приеме, че тази констатация представлява доказателство за неупражняване на конкурентен натиск от Aer Lingus върху Ryanair поради следните причини: първо, резултатите от изследването не били „устойчиви“, т.е. нямало да устоят на малка промяна в хипотезите за тръгването, и някои специфични технически проблеми правили посочените резултати ненадеждни; второ, сравняването на различните маршрути (трансверсален метод) поставяло проблем, тъй като не били взети предвид характеристиките на маршрутите; и трето, представените данни не се ограничавали до маршрутите от и до Дъблин, но се отнасяли и до голям брой европейски маршрути, които не са нито от, нито до Дъблин (съображения 460—462 от обжалваното решение и точка 5.2 от приложение IV към него).

193 За да реши доколкото е възможно тези проблеми, Комисията е осъществила свой собствен трансверсален анализ по отношение на маршрутите от и до Дъблин. Получените резултати не потвърждавали констатациите на Ryanair. Те показвали, че тарифите на Aer Lingus са по-ниски по маршрутите, по които Ryanair присъства, и че Ryanair прилага по-ниски цени, когато се конкурира с Aer Lingus. Поради технически причини обаче Комисията е приела в обжалваното решение, че никакъв окончателен извод не може да бъде направен както от трансверсалния анализ на Ryanair, така и от нейния (съображения 463—468 от обжалваното решение).

194 Освен това следва да се отбележи, че — за разлика от твърдяното от жалбоподателя — в обжалваното решение Комисията не е отхвърлила произволно двата му доклада относно двуетапните регресии (наричани също „регресии на представителната извадка“). Тези доклади внимателно са били разгледани и не са били приети като доказателство поради причините, изложени в съображения 473—475 от обжалваното решение и в точка 6 от приложение IV към него. По-конкретно Комисията е посочила, че приложеният от Ryanair метод *de facto* свежда подхода на изготвяне на представителна извадка до обикновен трансверсален анализ. Недостатъкът, поради който Комисията отхвърля както трансверсалния анализ на Ryanair, така и своя собствен анализ, а именно недостатъчното отчитане на характеристиките на маршрутите, прави невалиден и двуетапния регресионен анализ на Ryanair. Комисията посочва също, че като е избрало сложен двуетапен метод и съвкупност от данни, съдържащи маршрути с тръгване от Ирландия, Ryanair е увеличило вероятността неговата регресия да не дава значителни статистически резултати.

195 Следователно от разглеждането на съдържанието на обжалваното решение и на приложение IV към него следва, че нито един изтъкнат от жалбоподателя довод не може да постави под въпрос основателността на изводите на Комисията, съгласно които, от една страна, нито нейният трансверсален анализ, нито този на Ryanair, не достигат необходимото ниво на надеждност (съображение 468 от обжалваното решение), и от друга страна, двуетапният регресионен анализ на Ryanair няма достатъчна доказателствена сила, за да установи, че Ryanair не търпи никакъв конкурентен натиск от страна на Aer Lingus по маршрутите с място на излитане Ирландия (съображение 476 от обжалваното решение).

7. По упражнявания от чартърните авиокомпаниии конкурентен натиск

а) Доводи на страните

196 Жалбоподателят твърди, че чартърните авиокомпаниии упражняват конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията „в контекста например на дестинации за летни или зимни курорти“. Комисията допуснала грешка, като в точка 6.7 от обжалваното решение изключила чартърните авиокомпаниии от релевантния пазар. Всъщност по-голямата част от местата за чартърните полети била пусната на пазара под формата на организирани пътувания, предлагани от туроператорите. В обжалваното решение Комисията отричала важността на тези места с мотива, че „пазарът на продажби на пакети от места на туроператорите е пазар, предхождащ продажбите на места на частноправни субекти“ [неофициален превод] (съображение 299 от обжалваното решение). Клиентите обаче, които резервират чартърни полети при туроператорите, биха могли лесно да резервират редовни полети при превозвачи като Ryanair (вж. Решение на Комисията от 4 май 2007 г. (преписка СОМР/М.4601 — KarstadtQuelle/MyTravel). Комисията посочвала също в обжалваното решение, че „[о]бстоятелството, че туроператорите са негативно засегнати от превозвачите, предлагащи основни услуги, не означава, че при все това тези

туроператори упражняват конкурентен натиск върху страните по концентрацията“ [неофициален превод] (съображение 308 от обжалваното решение). Това негативно въздействие обаче, което туроператорите са почувствали от страна на нискотарифните превозвачи, произтичало без съмнение от „отнемането на посредничеството“ (т.е. потребителите биха избрали по-скоро да резервират самостоятелно почивка в чужбина, отколкото да закупят организирано пътуване). Ако, както било вероятно, туроператорите реагират на загубата на продажби, като намалят своите цени, за да запълнят местата в чартърните си самолети, това би довело до напускане от някои потребители на редовните нискотарифни превозвачи и връщане към предложенията на туроператорите. С други думи, туроператорите могли да упражняват определен конкурентен натиск върху редовните превозвачи, когато последните превозват потребители към дестинации за почивка.

- ¹⁹⁷ Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- ¹⁹⁸ Жалбоподателят твърди, че чартърните авиокомпаниии упражняват конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, „на-пример при дестинации за летни или зимни курорти“. Следователно тези авиокомпаниии е трябвало да бъдат взети предвид в рамките на определянето на релевантния пазар и на преценката на въздействието върху конкуренцията.

199 Тези критики обаче само напомнят разгледаното от Комисията в точка 6.7 от обжалваното решение фактическо положение, в рамките на което тя е направила извод, от една страна, че „по-голямата част от предлаганите от чартърните авиокомпаниии услуги не принадлежат към същия пазар като услугите за редовен въздушен транспорт (продажби на ваканционни пакети, продажби на места на туроператорите)“ [неофициален превод], и от друга страна, че „въпросът дали продажбите на самостоятелни места са част от същия разглеждан пазар [може да остане отворен], тъй като преценката, направена от гледна точка на конкуренцията, не се променя от това“ [неофициален превод] (съображение 311 от обжалваното решение). Вторият извод е основан на неоспореното от жалбоподателя по настоящото дело съображение, че чартърните авиокомпаниии, като предлагат много малко самостоятелни места по разглежданите маршрути, не упражняват значителен конкурентен натиск върху обединението Ryanair—Aer Lingus (съображение 306 от обжалваното решение).

200 Изложените в обжалваното решение мотиви са достатъчни, за да се обосноват направените от Комисията изводи. Освен това жалбоподателят не доказва, че вземането предвид на чартърните авиокомпаниии би оказало въздействие върху осъществената от Комисията преценка на състоянието на конкуренцията.

201 Следователно този довод на жалбоподателя трябва да бъде отхвърлен.

8. По изследването, проведено сред клиентите

а) Доводи на страните

- 202 Жалбоподателят отбелязва „прекомерната тежест“, предоставена на осъществяването сред клиентите изследване, довело Комисията до извода за наличието на много по-тясно отношение на конкуренция между него и Aer Lingus, отколкото било то в действителност. Това изследване било „недостатъчно и погрешно“ в много отношения, като това било видно от приложения към жалбата доклад на York Aviation от септември 2007 г. относно някои аспекти на обжалваното решение.
- 203 Първо, жалбоподателят твърди, че това изследване е било толкова лошо замислено, че въпросите на вниманието на пътниците били „неясни и заблуждаващи“. Комисията не можела разумно да пренебрегне тези неясноти по отношение на един от ключовите проблеми за разрешаване, който се отнасял до въпроса дали дадено второстепенно летище е достатъчно непосредствен заместител на конкретно главно летище. В това отношение самата Комисия била отбелязала, че изследването не било предназначено да оцени заменяемостта на летищата.
- 204 Второ, жалбоподателят твърди, че осъществяването на изследването разкрива няколко недостатъка. На първо място, обхватът на изследването бил прекалено ограничен, за да бъде то представително за цялото население, поради което тези резултати не били надеждни. Изследването се отнасяло само до едно от общо около 50 разглеждани летища (и по-специално само до летището на Дъблин, но не и до летищата Корк, Шанън, Обединеното кралство или континентална Европа), което рискувало да доведе до голямо подценяване на броя пътници, които не са с произход от Ирландия, и на степента, в която пътниците приемали ирландските превозвачи като заместители по маршрутите между Дъблин и Обединеното кралство или континентална Европа. По-нататък, макар

да било възможно по принцип да се организира изследването, като се поиска от лицата, на които се поставят въпроси, да попълнят сами формуляра, този метод щял да се окаже явно неподходящ в настоящия случай поради неясната и/или преднамерена формулировка на крайния въпросник (вж. въпрос 8 от въпросника относно заменяемостта) и нямал да бъде в съответствие с добрите практики. Също така периодите, през които се извършвало изследването, обхващали различни части на деня и на седмицата, което компрометирало надеждността на резултатите (например по маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow), по който пътували много бизнес клиенти, изследването било организирано през почивните дни — период, през който е по-малко вероятно те да пътуват). Освен това въпросникът бил раздаден само на английски език, което означавало, че частта на английскоговорещите пътници, отговорили на въпросника (например пребиваващите в отвъдморски територии и някои пребиваващи в Ирландия работници мигранти), била ограничена и че рискът въпросникът да бъде погрешно тълкуван бил висок.

205 Трето, жалбоподателят твърди, че последващият анализ на резултатите от изследването е също „явно погрешен“. По-конкретно „решаващ орган, който действал разумно“ нямало да направи изводите, които Комисията е извела от тези резултати, без преди това да ги анализира по посочения от Ryanair начин, т.е. така, както той е изложен в доклада на York Aviation от септември 2007 г.

206 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

207 В обжалваното решение Комисията се позовава на проведено от нейните служби изследване сред пътниците, преди да направи от него извода, че пътниците,

които вземат полет от или до Дъблин, считат Aer Lingus и Ryanair за „най-непосредствени конкуренти“ (точка 7.3.5 от обжалваното решение, по-конкретно съображение 416 и бележка под линия 450, както и точка 3 от приложение I и таблица A.4.5 от приложение II към обжалваното решение). Резултатите са разгледани предвид неанализирани данни (точка 7.3.5.1 от обжалваното решение), неанализирани данни по категория пътища (точка 7.3.5.2 от обжалваното решение) и анализирани данни, като остават значителни (съображение 428 от обжалваното решение). Тези резултати били потвърдени от друго осъществено от Aer Lingus изследване (съображение 430 от обжалваното решение).

208 Що се отнася до твърденията за нарушение, свързани с концепцията на изследването и на поставените въпроси, следва да се посочи, че в съображение 419 от обжалваното решение Комисията е посочила каква е основната цел на изследването, а именно да потвърди или да отхвърли твърдението на Ryanair, че то и Aer Lingus не се разглеждат като заместители от съответните им клиенти по маршрутите с място на излитане Дъблин. Следователно Комисията правилно може да приеме, че да се попитат направо пътниците дали предпочитат Aer Lingus или Ryanair при избора на полет по конкретен маршрут с място на излитане Дъблин, е най-добрият начин да се избегне неясен отговор на въпроса, който има за цел да провери твърдението на Ryanair, че страните по концентрацията не упражняват конкурентен натиск една спрямо друга. Следователно изборът на такъв въпрос не може да бъде критикуван от жалбоподателя.

209 Освен това не може да се твърди, че обхватът на изследването е прекалено ограничен, за да бъде представителен, тъй като Комисията е събрала около 2500 отговора на специално създаден за случая въпросник и в съответствие с направено в този смисъл искане от Ryanair. Другите критики на жалбоподателя относно изследването, а именно осъществяването му през почивните дни, на английски език, само в Дъблин и като се използва техниката на въпросник-формуляр, са разгледани в приложение I към обжалваното решение, което излага подробно изследването сред пътниците (съображение 415 от обжалваното решение) и в рамките на което Комисията посочва по същество и убедително, че тези особености биха могли да се обяснят с липсата на необходимото време, за да се проведе изследване с по-голям мащаб, през период от една седмица, на няколко

езика, в другите летища и без да се прибегва до техниката на въпросник-формуляр, която при все това е обичайно използвана във въздушния транспорт.

- 210 В отговор на твърдението за нарушение, изведено от липсата на претегляне на резултатите от изследването, следва да се посочи, че след отговора на Ryanair на изложението на възраженията Комисията е анализирала резултатите по предложения от Ryanair начин и е установила, че основните изводи не се променят от него. Това е изложено в съображения 426—430 от обжалваното решение, без жалбоподателят да го постави под въпрос в рамките на настоящата жалба.
- 211 Следователно, по-конкретно предвид обстоятелството, че становището на жалбоподателя остава общо, тъй като той само изтъква възможността да осъществи по-изчерпателно изследване, без да отчита ограниченията, свързани с определените срокове в областта на контрола на концентрациите, следва да се приеме, че жалбоподателят не доказва надлежно, че посочените по-горе констатации на Комисията са погрешни.

9. По изследването, проведено сред предприятията клиенти

а) Доводи на страните

- 212 Жалбоподателят твърди, че Комисията не се е проявила като „независим, полагащ необходимата грижа и обективен разследващ орган“ при оценяването на

результатите от осъщественото сред предприятията клиенти изследване (що се отнася по-конкретно до отговорите на въпроси 15, 19 и 21 от въпросника). Тя действала по избирателен и непоследователен начин, като изтъкнала тези резултати в подкрепа на своята теза, че още съществува „разграничение между Aer Lingus и Ryanair с оглед на марката и предлагането на услуги“ (съображение 366 и бележка под линия 377 от обжалваното решение), без да вземе предвид други фактори, например заменяемостта на летищата, с мотива, че тези отговори се „оказали малозначителни за определени аспекти от изследването“ (съображение 97 от обжалваното решение). Като избира да не вземе предвид тези отговори при анализа относно това колко тясно е отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, Комисията не взела предвид становището на предприятията, които не считат Ryanair и Aer Lingus и летищата, които те обслужват, като непосредствени конкуренти. Според Комисията становищата на големите предприятия — клиенти, не били „задължително представителни“ за становищата на клиентите на Ryanair и на Aer Lingus, тъй като големите предприятия по общо правило се оказвало, че отдават по-голямо значение на времето на превоза и че много от тях се ползват от специални условия (условия само за предприятията) при работещите в мрежа превозвачи — условия, които биха премахнали тяхната безпристрастност по отношение на тези превозвачи (съображение 414 от обжалваното решение). Тези съображения не били доказани и изключвали твърде значителна категория пътници, по-специално за Aer Lingus, а именно категорията пътници, която отдава значение на времето на превоза. Като изключила тези данни, Комисията надценила степента на конкуренция, съществуваща между Ryanair и Aer Lingus, по-конкретно по маршрутите, по които пътуващите с цел бизнес, които отдават значение на времето на превоз, представляват значителен процент от общия брой на пътниците. Например между юни 2005 г. и юни 2006 г. Microsoft запазило 3 268 полета Дъблин—Лондон (Heathrow) при Aer Lingus и само 34 полета Дъблин—Лондон (Stansted) при Ryanair.

213 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- 214 Жалбоподателят критикува начина, по който Комисията използва отговорите на предприятията клиенти на въпросника, който им е бил изпратен. Макар някои от тези отговори да са използвани в обжалваното решение, например за да се приеме, че продължава да е налице определена разлика между Aer Lingus и Ryanair с оглед на марката и предлагането на услугите (съображение 366 от обжалваното решение), други отговори не са възприети, доколкото Комисията е счела, че имат ограничена стойност, по-специално що се отнася до заменяемостта на летищата (съображение 97 от обжалваното решение). Комисията е дала някои разяснения в това отношение в съображение 414 от обжалваното решение.
- 215 Изглежда напълно разбираемо, че отговорите на пътниците или на конкурентите на определени въпроси се оказват повече или по-малко релевантни или убедителни от тези, които те са дали на други въпроси. Поради това Комисията не може да бъде упрекната, че е действала непоследователно или неразумно поради единствената причина, че отдава по-малко значение на отговорите, които счита за по-малко релевантни.
- 216 В настоящия случай жалбоподателят не може да пренебрегне изложените в обжалваното решение съображения в подкрепа на съдържанието се в него твърдения на Комисията относно резултатите от осъщественото сред предприятията клиенти изследване (съображения 36, 97 и 414 от обжалваното решение). В това отношение констатацията, че становището на големите предприятия клиенти не било задължително представително за становището на клиентите на Ryanair и Aer Lingus, тъй като клиентите от дадено предприятие могат да отдават по-голямо значение на фактора време и да са сключили споразумения с работещите в мрежа превозвачи, не може да бъде квалифицирано като недоказана хипотеза. Клиентите от дадено предприятие обикновено отдават по-голямо значение на фактора време, отколкото другите пътници, и много предприятия са сключили споразумения с една или повече авиокомпании.

- 217 Фактът, че дадено предприятие клиент е резервирало много по-голям брой полети при Aer Lingus до Лондон (Heathrow), отколкото при Ryanair до Лондон (Stansted), не представлява сериозно косвено доказателство за това, че двете услуги не са заменяеми, тъй като това предприятие е сключило споразумение с Aer Lingus, което обяснява неговото предпочитание понастоящем към полетите на тази авиокомпания. Освен това осъществените в рамките на споразуменията с предприятията продажби представляват по-малко от 5 % от оборота на Aer Lingus (бележка под линия 331 от обжалваното решение), така че по-голямата част от неговите пътници не се обхващат от такова споразумение. Във всеки случай от отговорите на предприятията клиенти е видно, че около 80 % от участниците в изследването са посочили, че считат Ryanair и Aer Lingus за непосредствени конкуренти по маршрутите от и до Ирландия (отговор на въпрос 2 от въпросника).
- 218 Следователно нито един от представените от жалбоподателя по този въпрос доводи не позволява да се постави под въпрос изложението в обжалваното решение анализ. Изложените от Комисията в съображение 414 от обжалваното решение съображения в подкрепа на нейния избор да не вземе предвид определени резултати от изследването, проведено сред предприятията клиенти, са надлежно обосновани.

10. По вредата за потребителите

а) Доводи на страните

- 219 Жалбоподателят поддържа, че в обжалваното решение Комисията не е доказала, че твърдяното премахване на ефективната конкуренция между него и Aer

Lingus би причинило вреда на потребителите, водейки до увеличаване на цените и/или до намаляване на броя на полетите (съображение 491 от обжалваното решение). Осъщественият от Комисията регресионен анализ бил „много погрешен“ и не позволявал да се направи този извод. Освен това Комисията пренебрегнала задълбочено изследване, което показвало, че цените не били високи по маршрутите, обслужвани само от един оператор, отколкото по тези, обслужвани от много превозвачи. Комисията не била установила в обжалваното решение и че увеличаването на броя на полетите и откриването на нови маршрути се дължали на отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus (съображение 493 от обжалваното решение).

220 Освен това по отношение на потенциалната конкуренция между Ryanair и Aer Lingus по петнадесет маршрута, понастоящем обслужвани само от една от двете авиокомпани (съображения 498—540 от обжалваното решение), жалбоподателят поддържа, че Комисията е надценила конкурентния натиск, който тези две авиокомпани упражняват една спрямо друга, и е подценила конкурентния натиск, упражняван от трети страни и тяхната способност да навлязат по тези маршрути. По-конкретно Комисията неправилно твърдяла, че Ryanair и Aer Lingus се ползват по ирландските маршрути със специфични предимства, които правят навлизането на трети авиокомпани „малко вероятно“. Комисията не успяла да докаже въз основа на доказателствата, имащи необходимата доказателствена сила, че концентрацията би възпрепятствала значително ефективната конкуренция, премахвайки потенциалната конкуренция по петнадесетте посочени от нея маршрута.

221 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения Общия съд

- 222 Относно вредата за потребителите жалбоподателят само възпроизвежда съдържанието на обжалваното решение, като твърди, че то не е достатъчно, за да се обосноват направените от Комисията изводи.
- 223 В обжалваното решение обаче Комисията е изложила подробно причините, поради които концентрацията би премахнала настоящата конкуренция между Ryanair и Aer Lingus в ущърб на клиентите, независимо дали става въпрос за маршрути, по които услугите на двете страни по концентрацията се припокриват (точка 7.5 от обжалваното решение) или за маршрути, по които само една от тях присъства (точка 7.6 от обжалваното решение). В обжалваното решение е направен и анализ маршрут по маршрут, като Комисията е достигнала до същите изводи (точка 7.9 от обжалваното решение).
- 224 В рамките на тази обосновка Комисията посочва, че пречките за конкуренцията и следователно вредите за потребителите биха произтекли от изчезването на конкурентното отношение, което съществува между Ryanair и Aer Lingus, и от обстоятелството, че нито един оставащ или потенциално навлизащ конкурент не би бил в състояние да конкурира ефикасно образуването, получено в резултат на концентрацията. Освен последиците върху цените концентрацията би имала отражение и върху качеството на предлагането и предоставения избор на клиентите, тъй като образуването, получено в резултат на концентрацията, вече не би било подложено на натиска, който преди това е съществувал между Ryanair и Aer Lingus.
- 225 Що се отнася до бележките относно иконометрическия анализ, независимо дали става въпрос за изследването на Комисията или за анализите на жалбоподателя, тези доводи вече са разгледани по-горе. След като жалбоподателят не предоставя нови доказателства по този въпрос, следва да се препрати към изложените в това отношение преди това съображения (вж. точки 138—194 по-горе).

- 226 Така нито един от представените от жалбоподателя доводи не позволява да се постави под въпрос изложението в обжалваното решение анализ.
- 227 От изложеното по-горе следва, че първото правно основание трябва да се отхвърли изцяло.
- 228 Значението на този отговор за преценката на анализа на последиците от концентрацията върху конкуренцията изисква обаче да бъдат разгледани другите три правни основания, свързани с този въпрос.

Б — По второто правно основание относно преценката на бариерите за навлизане на пазара

- 229 След като преценява настоящото положение на конкуренция на съответните пазари и излага причините, поради които концентрацията би премахнала настоящата конкуренция между страните по концентрацията в ущърб на клиентите, Комисията разглежда въпроса доколко навлизането на нов участник на пазара би могло да упражни натиск върху поведението на образуванието, получено в резултат на концентрацията (точка 7.8 от обжалваното решение). Комисията посочва, че за да може навлизането на пазара да се разглежда като достатъчен конкурентен натиск върху страните по концентрацията, то трябва да бъде преценено като вероятно, да се осъществи своевременно и да бъде достатъчно, за да възпре или да премахне потенциалните антиконкурентни последици от концентрацията (съображение 545 от обжалваното решение и бележка под линия 547, в която е налице позоваване на точка 68 от Насоките).

230 Осъщественият от Комисията в обжалваното решение анализ, който е релевантен в рамките на преценката на настоящото правно основание, се състои от следните етапи: първо, констатацията, че пречките, свързани с правната уредба, не играят важната роля като бариери за навлизане на пазара (точка 7.8.2 от обжалваното решение); второ, констатацията за наличието на бариери за навлизане на пазара, свързани със „силната позиция“ на Ryanair и Aer Lingus, които разполагат със значителни бази в Ирландия (точка 7.8.3 от обжалваното решение); трето, разходите и рисковете при навлизането били значителни на пазар, който вече е обслужван от две силни авиокомпании с добре утвърдени марки (точка 7.8.4 от обжалваното решение); четвърто, рискът от „агресивни ответни мерки“ от страна на обединението Ryanair—Aer Lingus бил висок (в рамките на това разглеждане Комисията е изтъкнала опитите за навлизане на пазара на easyJet, MyTravelLite и Go Fly (точка 7.8.5 от обжалваното решение); пето, констатацията, че конкурентите считат другите пазари за по-привлекателни от малкия ирландски пазар (точка 7.8.6 от обжалваното решение); шесто, констатацията, че претоварването на летищата представлява значителна бариера за навлизането на пазара, независимо дали става въпрос за летище Дъблин или за определени летища на пристигане (точка 7.8.7 от обжалваното решение); и седмо, констатацията, че устойчивата позиция на образуванието, получено в резултат на концентрацията, на летище Дъблин рискувало да възпрепятства развитието на конкурентите (точка 7.8.8 от обжалваното решение).

231 В заключение по този въпрос Комисията е приела, че обслужването на полети от и до Дъблин в конкуренция с обединението Ryanair—Aer Lingus включва няколко значителни бариери за навлизане на пазара. Тези бариери не се състоели само в проблема за частичното пренатоварване на летището и били по-специално свързани с добре установената позиция на Ryanair и Aer Lingus в страната, в която се намира основната им база. Разследването показало, че поради тези бариери всяко ново навлизане на пазара било малко вероятно, дори въобще не било вероятно по почти всички маршрути, по които услугите се припокривали. При липсата на нови потенциални участници по по-голямата част от маршрутите, по които услугите се припокриват, и предвид обстоятелството, че конкурентите единодушно са посочили, че дори и не възнамеряват да се конкурират пряко и по-мощно с образуванието, получено в резултат на концентрацията (по-специално чрез откриването на база в Дъблин), Комисията е направила извода, че всяко ново навлизане на пазара не било вероятно, не би се осъществило своевременно и би било недостатъчно, за да представлява достатъчен конкурентен натиск за образуванието, получено в резултат на концентрацията, и да

премахне вероятните антиконкурентни последици от предвижданата концентрация (съображение 784 от обжалваното решение).

1. По значението, което следва да се даде на липсата на навлизане на нови конкуренти на съответните пазари

а) Доводи на страните

²³² В самото начало жалбоподателят признава, че за да може навлизането на пазара да се разглежда като достатъчен конкурентен натиск, то трябва да бъде вероятно, да се осъществи своевременно и да бъде достатъчно, за да предотврати или възпрепятства потенциалните антиконкурентни последици от предвижданата концентрация (съображение 545 от обжалваното решение). Жалбоподателят обаче твърди, че Комисията е допуснала няколко явни грешки в преценката дали тези условия са изпълнени в настоящия случай, като е направила извод, че всяко ново навлизане на пазара не било вероятно, не би се осъществило своевременно и би било недостатъчно, за да представлява достатъчен конкурентен натиск за образуването, получено в резултат на концентрацията, и да премахне вероятните антиконкурентни последици от предвижданата концентрация (съображение 784 от обжалваното решение). Според жалбоподателя предвижданата концентрация не би възпрепятствала значително ефективната конкуренция, тъй като рискът от навлизане на пазара е достатъчен, за да неутрализира всяка загуба на конкуренция в резултат на концентрацията. В това отношение той подчертава, че не спори с Комисията по обстоятелството, че вследствие на концентрацията навлизането би станало „малко вероятно“ по голям брой маршрути.

233 В действителност според жалбоподателя основният въпрос се отнася до значението, което следва да се даде на тази липса на навлизане на пазара. Докато Комисията счита, че посочената липса означава, че са налице бариери за навлизане на пазара, жалбоподателят поддържа, че липсата на навлизане на пазара се обяснява по-скоро с присъствието на ефикасна авиокомпания по въпросните маршрути, чиито услуги сред клиентите били толкова задоволителни, че вече нямало място за рентабилно навлизане на пазара. Тъй като преценката на твърдения антиконкурентни последици и преценката на бариерите за навлизане на пазара са дълбоко свързани, навлизането на нов участник на пазара било релевантно само ако се считало за необходимо, за да компенсира премахването на конкурентния натиск, до което се предполагало, че ще доведе концентрацията. Комисията обаче значително надценила конкурентния натиск, за който се твърдяло, че трябвало да изчезне вследствие на концентрацията и поради това значително надценила необходимото ниво на навлизане на пазара, за да се компенсира това изчезване. В либерализиран пазар, който се характеризира с многобройни потенциални навлизачи конкуренти, обикновената заплаха от едно своевременно навлизане на пазара било достатъчно, за да възпрепятства образуването, получено в резултат на концентрацията, да се възползва от изчезването на твърдения конкурентен натиск. Следователно Комисията погрешно поставяла акцента върху необходимостта от навлизане на пазара, което трябвало да „се осъществи своевременно“ и „несъмнено“ или погрешно считала, че навлизането само по няколко от 50 маршрута, засегнати от концентрацията, не би имало достатъчен мащаб, за да се предотврати твърдяното антиконкурентно въздействие.

234 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, като се позовава на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

235 Приемането на изтъкнатия от жалбоподателя довод най-напред действително изисква преразглеждане на извода, до който Общият съд е достигнал след разглеждането на първото правно основание.

- 236 Разбира се, както твърди жалбоподателят, преценката на твърдените антиконкурентни последици и преценката на бариерите за навлизане на пазара са дълбоко свързани. В това отношение е важно да се посочи, че жалбоподателят споделя изразеното от Комисията становище, че навлизането на нов участник на пазара е релевантно от теоретична гледна точка, когато то позволява да се компенсира премахването на конкурентния натиск, което се счита, че ще предизвика концентрацията. В този смисъл Комисията разглежда в точка 7.8 от обжалваното решение въпроса за навлизането на нови конкуренти на съответния пазар.
- 237 След разглеждането на първото правно основание обаче Общият съд е потвърдил направените от Комисията констатации относно, от една страна, преценката на съществуващата към настоящия момент конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, и от друга страна, последиците от концентрацията върху конкуренцията.
- 238 В този контекст въпросът за навлизането на нови конкуренти на съответните пазари изхожда от хипотезата на нов участник, който желае да навлезе на даден пазар, на който присъства образуването, получено в резултат на концентрацията — образуване, за което преди това бе установено, че премахва настоящата конкуренция между страните по концентрацията в ущърб на клиентите.
- 239 Следователно обикновената „заплаха“ от навлизане на пазара, изтъкната от жалбоподателя, не е достатъчна. Не е достатъчно и изложеното от жалбоподателя обяснение, че липсата на навлизане на пазара се обяснявала с неговата ефикасност по въпросните маршрути и удовлетворението на клиентите, което правело невъзможно дейността на новия участник на пазара да е доходоносна. Важното е да се характеризира възможността за навлизане на пазара, която компенсира конкретно определените в обжалваното решение на този етап от оценката антиконкурентни последици.

2. По навлизането и излизането от сектора на въздушния транспорт

а) Доводи на страните

²⁴⁰ Жалбоподателят поддържа, че посоченото от Комисията наличие на бариери за навлизане на пазара е в противоречие с многобройните навлизания и излизания, които характеризират сектора на въздушния транспорт в Европа след неговата дерегулация (вж. доклада на York Aviation от 31 юли 2008 г. за навлизанията и излизанията в европейския въздушен транспорт). Този сектор се характеризирал с динамична конкуренция и ниско ниво на бариерите за навлизане на пазара, което се илюстрирало от „бързото разрастване“ на Ryanair в Европа. Освен това няколко органа по конкуренция били приели, че пазарните дялове не трябвало да се разглеждат като доказващи задължително наличието на бариери за навлизане на пазара. Тези органи били посочили, че имало многобройни навлизания и излизания в сектора на въздушния транспорт, което създавало заплаха от навлизане на пазара при липсата на ограничения, свързани с летищата или със слотовете (вж. например Решение на Комисията от 11 февруари 2004 г. (преписка COMP/M.3280 — Air France/KLM). Освен това било неточно да се твърди, че авиокомпаниите не навлизали на пазарите, по които Ryanair вече присъствало: от април 2003 г. до октомври 2006 г. имало 63 примера за такива навлизания по двойки градове и 9 по двойки летища, сред които навлизания на пазара в Ирландия (вж. доклада на RBB Economics от 20 февруари 2007 г. за бариерите за навлизане на пазара).

²⁴¹ Комисията оспорва тези доводи. Тя посочва по-специално, че преписката Air France/KLM се различавала от настоящото дело поради следните причини: прехвърлянето на слотове, предложено от страните по посочената концентрация по маршрута Париж—Амстердам, било само една от многобройните предложени корективни мерки; образуването, получено в резултат на посочената концентрация, било изправено пред конкуренцията на високоскоростния влак; и различни конкуренти били изразили интерес към навлизане на съответния пазар или били поискали слотове по този маршрут.

б) Съображения на Общия съд

- 242 Жалбоподателят оспорва анализа, изложен от Комисията в обжалваното решение, по отношение на навлизането на съответните пазари, като посочва, че след дерегулирането си секторът на въздушния транспорт се характеризира с многобройни навлизания и излизания.
- 243 Това твърдение е прекалено общо, за да позволи да се разбере защо анализът на Комисията е погрешен. Всъщност този анализ не се отнася до сектора на въздушния транспорт, а се съсредоточава по-специално върху 35 маршрута, по които услугите на страните по концентрацията се припокриват при място на излитане Ирландия. Особеностите на тези маршрути и на авиокомпаниите, които присъстват по тях, са изложени в обжалваното решение, в което Комисията е изтъкнала предимството от притежаването на база в Ирландия, общоизвестността на марките Ryanair и Aer Lingus на тези пазари, няколкото неуспешни опита за навлизане, обстоятелството, че конкурентите единодушно са посочили, че дори не възнамеряват да се конкурират пряко и в голям мащаб с образуванието, получено в резултат на концентрацията. Следователно оценката на конкуренцията и оценката на навлизанията на пазара са основани на преценка, съсредоточена върху съответните пазари, а не върху сектора на въздушния транспорт по принцип.
- 244 Освен това следва да се посочи, че данните, изведени от доклада на RBB Economics и изтъкнати от жалбоподателя, не подкрепят неговата теза (вж. доклада на RBB Economics от 20 февруари 2007 г. за бариерите за навлизане на пазара). От представената в приложение III към този доклад таблица (озаглавена „Нови примери за навлизане на пазара срещу Ryanair“) е видно, че по-голямата част от посочените примери, що се отнася до маршрутите с място на излитане от Ирландия (летищата Дъблин, Корк или Шанън), са опити за навлизане на пазара, които са неуспешни, тъй като авиокомпанията вече не присъства същия месец през следващата година (по маршрута Корк—Лондон: bmibaby; по маршрута Дъблин—Лондон: CityJet; по маршрута Дъблин—Бристол: Air Southwest; по маршрута Дъблин—Глазгоу: British Airways; по маршрута Шанън—Лондон: easyJet) или пък навлизане на пазара на Aer Lingus (по маршрута Дъблин—Бристол и Дъблин—Ливърпул). Има само три изключения (маршрутът

Дъблин—Лондон: Air France, посочен в обжалваното решение, маршрутът Дъблин—Малага: Spanair и маршрутът Дъблин—Фаро: TAP Portugal без посочване на присъствието през следващата година). Всички останали примери се отнасят до дестинации, които нямат за място на излитане или на кацане летищата Дъблин, Корк или Шанън. Следователно от всички присъстващи на пазара конкуренти Aer Lingus упражнява конкурентен натиск основно върху Ryanair, що се отнася до 35 маршрута, по които услугите на страните по концентрацията се припокриват. Другите случаи на неотдавнашно навлизане на пазара са второстепенни.

- 245 Ето защо не може да се приеме, че наличието на посочените от Комисията в обжалваното решение бариери за навлизане на пазара е в противоречие с многобройните навлизания и излизания, които характеризират сектора на въздушния транспорт в Европа след неговата дерегулация.

3. По отчитането на икономическия модел на Ryanair

а) Доводи на страните

- 246 Жалбоподателят упреква Комисията, че не е оценила навлизанията на пазара в контекста на прилагания от него икономически модел (ниски разходи — ниски цени). Бариерата за навлизане на пазара се дефинирала като фактор, който правел „навлизането на пазара невъзможно или нерентабилно, като същевременно

позволявала на установените предприятия да прилагат по-високи цени от нивото, което би било резултат от конкуренцията“ (точка 38 от документа за обсъждане на Комисията по прилагането на член 82 ЕО). Липсата на навлизане на пазара понастоящем по маршрутите, които Ryanair обслужва от Дъблин, не било знак за високи бариери за навлизане на пазара, нито за нарушаване на процеса на конкуренция. Напротив, тя показвала, че Ryanair предлага толкова конкурентоспособни цени и капацитет, че другите авиокомпании считат, че няма смисъл да навлизат на пазара, тъй като не биха били в състояние да се конкурират с Ryanair с оглед на цените и търсенето не би било достатъчно, за да бъде обосновано добавянето на капацитет. Ако Ryanair променяло икономическия си модел, като прилагало „по-високи цени от нивото в резултат от конкуренцията“, тогава трети авиокомпании могли свободно да навлязат по маршрутите, които то обслужвало. В това отношение жалбоподателят отбелязва, че Комисията е пренебрегнала или не е взела предвид доказателства, които показват, че по маршрутите, по които то е единствен превозвач, прилаганите от него цени са същите, и дори по-ниски от тези, прилагани от него по маршрутите, по които се сблъсква с конкуренти (вж. икономическата критика на RBB Economics от септември 2007 г.). Освен това важно било да се вземе предвид волята на Ryanair да запази Aer Lingus като „отделна и различна марка“. Така концентрацията имала за цел да се навлезе на различен сегмент от пазара и да се постигне конкуренция на авиокомпаниите, които предлагат „пълен набор от услуги“, не в качеството на нискотарифен превозвач, а като се предлагат сходни услуги на услугите на тези авиокомпании, но при по-ниски цени. Тази цел щяла да бъде по-лесно постигната чрез концентрация със съществуващ национален превозвач, отколкото чрез създаването на нова авиокомпания и нова марка, по-специално предвид недостига на слотове на главните летища.

²⁴⁷ Комисията твърди, че макар посочената от жалбоподателя дефиниция да е валидна, за да се прецени поведението на дадено предприятие с оглед на член 82 ЕО, тя не е пряко приложима в областта на контрола на концентрациите. Релевантният критерий се състоял в определяне дали навлизането на пазара би възпрепятствало увеличаване на цените над нивото, което би се установило преди концентрацията. В допълнение обстоятелството, че Ryanair регистрира редовно висока печалба, противоречало на твърдението му, че то увеличило възможно най-много броя на пътниците, като не прилагало високи цени, когато било единствен оператор. Освен това никой друг превозвач освен Aer Lingus нямал основа на разходите и ангажираните активи, сходни с тези на Ryanair,

за да се конкурира при мястото на излитане Дъблин. За нов участник на пазара, чието летище — основна база, се намира в мястото на кацане на маршрута, свързаните с навлизането на пазара „алтернативни разходи“ щели да бъдат по-високи от тези на Aer Lingus, тъй като то имало повече възможности да отдели самолети по маршрутите, по които конкуренцията с оглед на цените е по-слаба. Навлизане на пазара в конкуренция с оператора, чиито разходи са най-ниски, било рисковано и потенциално нерентабилно с оглед на необходимата инвестиция. Това съчетание от невъзвръщаемост на инвестициите и поток на потенциално ниските приходи представлявало бариера за навлизане на пазара.

б) Съображения на Общия съд

²⁴⁸ Що се отнася до анализа на бариерите за навлизане на пазара, трябва да се изследва хипотезата, при която Комисията разглежда дали навлизането на нови конкуренти може да се счита за достатъчен конкурентен натиск, за да се предотвратят или възпрепятстват потенциалните антиконкурентни последици от концентрацията. По настоящото дело тези антиконкурентни последици следват от изчезването на отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus, което би довело до засилване на пазарната мощ на Ryanair по значителен брой маршрути. Насочените срещу тази част от оценката твърдения на жалбоподателя за нарушения са разгледани и отхвърлени в рамките на разглеждането на първото правно основание. Те ще бъдат и предмет на преценка маршрут по маршрут в рамките на разглеждането на третото правно основание.

²⁴⁹ В този контекст твърдение — като това на жалбоподателя — че липсата на навлизане по маршрутите, които той обслужва с място на излитане Дъблин, свидетелства за обстоятелството, че цените и капацитетът, които той предлага, са

толкова конкурентоспособни, че нито един конкурент не би имал интерес да се конкурира с него, не е релевантно за анализа. Дори да се предположи, че това твърдение е основателно, то препраща към положение на конкуренция, при което Aer Lingus присъства като конкурент на Ryanair или представлява най-вероятният потенциален конкурент. На този етап от анализа обаче е важно не настоящото положение, а положението след концентрацията по маршрутите, доминирани от обединението Ryanair—Aer Lingus.

250 Освен това твърдението на жалбоподателя, че той не възнамерява да прилага по-високи цени от нивото, което е резултат от конкуренцията след концентрацията, както това било видно от обстоятелството, че по маршрутите, по които той понастоящем е единствен превозвач, прилаганите от него цени са същите, и дори по-ниски от тези, които прилага по маршрутите, по които има конкуренция, не може да постави под въпрос анализа на Комисията относно бариерите за навлизане на пазара. Всъщност, както посочва Комисията, контролът на концентрациите се различава от контрола на злоупотребата с господстващо положение в смисъл, че е свързан с контрола на структурата на пазара, а не с контрола на поведението на предприятията. Контролът на концентрациите има за цел да предотврати въз основа на прогнозен анализ за структурата на пазара осъществяването на концентрация, която би възпрепятствала значително ефективната конкуренция в рамките на общия пазар или на значителна част от него, в частност в резултат на създаването или засилването на господстващо положение. Що се отнася до цените, релевантният критерий следователно е този, който позволява да се определи дали навлизането на нов конкурент на пазара би могло да възпрепятства увеличаване на цените над нивото, което би се установило преди концентрацията. Критерият на цените не е единственият критерий, който може да бъде взет предвид, тъй като осъществяването на концентрацията би могло да засегне и наличния капацитет, избора или качеството на услугите, или още иновациите.

251 Ако Aer Lingus не съществуваше, Ryanair би било подложено на голямо изкушение да увеличи възможно най-много печалбата си, отчитайки липсата на конкурентен натиск, която е свързана с поглъщането на неговия основен настоящ или потенциален конкурент на разглежданите пазари. Намеренията на Ryanair, що се отнася до използването на Aer Lingus или на неговата практика в миналото в областта на тарифите, не поставя под въпрос вероятното възникване на този

структурен риск, виден от анализа на антиконкурентните последици, свързани с премахването на конкуренцията между страните по концентрацията.

- 252 Следователно от изложеното по-горе е видно, че Комисията не може да бъде упрекната, че е направила погрешна оценка на положението на конкуренция, като не е взела предвид в достатъчна степен икономическия модел на Ryanair при преценката на вероятността за навлизане на засегнатите пазари.

4. По предимствата, свързани с притежаването на оперативни бази в Ирландия

а) Доводи на страните

- 253 В самото начало жалбоподателят оспорва, че твърдението за „силната позиция“, притежавана от него и Aer Lingus, се дължи на техните значителни бази в Ирландия. Комисията не била дала определение на понятието за база и само твърдяла, че силното присъствие на Ryanair и Aer Lingus на летище Дъблин им предоставяло предимство пред конкурентните авиокомпани. Твърдените предимства обаче произтичали от мрежата на Ryanair, а не от неговите бази. Освен това Комисията била дала значителна тежест на отговорите на конкурентите и третите заинтересовани лица на въпросника относно базите, по-специално на отговора на ирландското министерство на транспорта, което се противопоставяло на концентрацията. Комисията също отрекла релевантността на данните, предоставени от Ryanair, за да докаже липсата на каквото и да е предимство, свързано с притежаването на база в Дъблин или за да сравни положението с

това на базите в Шарльороа и Хан (вж. доклада на RBB Economics от 20 февруари 2007 г. за бариерите за навлизане на пазара и докладна записка на заместник генералния директор на Ryanair от 28 ноември 2006 г. за икономическите аспекти на въздушната база). По този начин Комисията била разместила тежестта на доказване и нямала поведение на „обективен и безпристрастен решаващ орган“.

254 Първо, жалбоподателят отрича наличието на икономии, свързани с мащаба, на ниво бази. Изчисленията на Aer Lingus от 19 февруари 2007 г. на икономии на разходи, на които се позовавала Комисията в бележка под линия 414 от обжалваното решение, били осъществени на основата на хипотези. Aer Lingus, чийто самолетен парк основно бил базиран в Дъблин, не могло да направи разлика между икономии, свързани с мащаба, които се отнасяли до размера на самолетния парк, и тези, които се отнасяли до размера на базата. Всъщност услугите, свързани с клиентите, и услугите по престоя могли безпроблемно да бъдат извършени от подизпълнители на летище Дъблин, без с това да се санкционират авиокомпаниите, които не разполагат с база на летището. Ryanair също използвало тази възможност за извършване от подизпълнители на услугите, свързани с товаро-разтоварните дейности на земята. Dublin Airport Authority plc (дружество за управление на летищата Дъблин, Корк и Шанън) не предоставяло на Ryanair по-добри условия за достъп до системите за регистрация от тези, които предоставяло на другите авиокомпани, и информационните гишета могли безпроблемно да бъдат поделени с другите авиокомпани. Що се отнася до смущенията, жалбоподателят напомня, че „разполага“ с четири резервни самолета във всичките си 23 бази. Следователно евентуални икономии на разходите, произтичащи от прегрупирането на резервните самолети, било свързано със самолетния парк, а не с базата. Що се отнася до слотовете и самолетните стоянки, жалбоподателят най-напред отбелязва, че Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 година относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 204) изисква при разпределянето на слотовете новите участници да бъдат в по-благоприятно положение спрямо превозвачите, които вече са налице. Освен това превозвачите, които вече са налице, и новите участници трябвало да бъдат равнопоставени при разпределянето на самолетните стоянки и превозвач, който вече присъствал на дадено летище, не се ползвал от никакво предимство спрямо новия участник. Жалбоподателят оспорва още, че притежава „по-силна позиция за водене на преговори“ по отношение на летищата и регулаторните органи, за разлика от посоченото в съображение 383 от

обжалваното решение. На летище Дъблин Ryanair не се ползвало от отстъпки, свързани с неговия размер, и не се надява да получи такива след концентрацията. Що се отнася до предимствата, получени в рамките на водените с доставчиците преговори, най-важните елементи от разходите на Ryanair се отнасяли до цялата му мрежа и не се определяли на нивото на дадено летище.

255 Второ, жалбоподателят поддържа, че на летище Дъблин не извлича никакво изключително конкурентно предимство от своя размер, за разлика от посоченото в съображение 384 от обжалваното решение. Например Ryanair осъществявало шест полета и в двете посоки всеки ден с единствения си самолет, базиран в Корк, докато с 19-те си самолета, базирани в Дъблин, осъществявало само средно четири полета и в двете посоки. Неговите разходи на различните летища на излитане, от които осъществявало само един или два полета на ден, били също сходни, дори по-ниски от разходите, които понасяло в своите бази. Освен това другите авиокомпании могли да изтеглят един самолет от техните съществуващи маршрути или да прибавят допълнителен самолет и да използват своите бази на другата крайна точка на маршрутите, обслужващи летищата Дъблин, Шанън и Корк, за да се конкурират с образуването, получено в резултат на концентрацията. Ryanair твърди също, че е доказало, че увеличаването на броя на неговите самолети, базирани в Дъблин, нямало значително въздействие върху неговите оперативни разходи. Накрая, обстоятелството, че Ryanair обслужвало доброволно полети до Дъблин с тръгване от другата крайна точка на маршрута било трудно съвместимо с наличието на предимство в Дъблин.

256 Трето, жалбоподателят твърди, че не разполага с капацитет за по-бърза реакция при промени в търсенето поради по-значими операции с тръгване от дадено летище, за разлика от посоченото в съображения 389—392 от обжалваното решение. Превозвачите, които не разполагали с база в Ирландия, имали в действителност същия достъп до информация, като тези, които разполагали с такава база. Освен това сезонните промени били лесно предвидими, независимо коя е авиокомпанията. Накрая, чартърните авиокомпании упражнявали ефективен конкурентен натиск в разгара на сезона и при изключителни събития. Например, макар тези авиокомпании да не разполагали с база в Дъблин, те

били способни да осигуряват полети през зимния период, когато имало сняг, и следователно нямало значение дали те осигуряват по няколко полета на ден през годината.

257 Четвърто, жалбоподателят счита, че конкурентите, които разполагат с база в Дъблин, ще упражняват натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, в противоречие с тезата, изложена в съображения 555—560 от обжалваното решение. Погрешно било да се счита, че поради различните икономически модели и настоящите операции с незначителен размер CityJet и Aer Arann не могли да разширят още повече своите услуги в Дъблин, за да упражняват по-голям конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията. По-специално Комисията се съсредоточила прекалено върху значителния брой бизнес клиенти на Aer Arann, без да вземе предвид в достатъчна степен бързото разрастване на тази авиокомпания и волята ѝ да се конкурира агресивно с Ryanair. Освен това авиокомпаниите, които разполагали със самолет, паркиран през нощта на летище Дъблин, също оказвали натиск, за разлика от твърдяното от Комисията в съображения 400 и 560 от обжалваното решение. Всъщност авиокомпаниите нямали нужда да използват база, за да осъществяват полети сутрин и вечер.

258 Пето, според жалбоподателя конкурентите, които разполагали с база в другата крайна точка на маршрутите до Дъблин, упражнявали конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията. Тъй като всъщност Ирландия била „чисто туристическа дестинация“, по-голямата част от пътниците били от страни, различни от Ирландия, поне по маршрутите, за които имало данни. Следователно според обосновката на Комисията притежаването на база в Ирландия представлявало в действителност неудобство. Жалбоподателят отбелязва също, че по-голямата част от авиокомпаниите, които обслужвали летище Дъблин, не били установили в него база, тъй като не виждали никаква полза от нея.

- 259 Шесто, жалбоподателят твърди, че авиокомпаниите, които обслужвали маршрути от една точка до друга, без да имат база, наречени „триъгълни полети“, оказвали действителен конкурентен натиск по определени маршрути. Такива маршрути били рентабилни, дори при извършване само на един до два полета отиване и връщане на ден между дестинации, в които авиокомпаниите не разполагали с база, както правело Ryanair по определени маршрути.
- 260 Комисията оспорва тези доводи, като се позовава на обжалваното решение. Освен това тя признава, че икономии, свързани с мащаба, могат да се реализират на ниво мрежа и самолетен парк. Така EasyJet била единствената авиокомпания, предлагаща основни услуги и осъществяваща дейност с обхват, сходен на този на Ryanair. Ryanair обаче не можело да отрече наличието на икономии, свързани с мащаба, произтичащи от експлоатацията на база или на мрежа, без да влезе в противоречие със собствените си доводи относно повишаването на ефикасността.

б) Съображения на Общия съд

- 261 В рамките на анализа на бариерите за навлизане на пазара, който е предмет на настоящото правно основание, Комисията е разгледала в обжалваното решение „[б]ариерите за навлизане на пазара, свързани със силната позиция на Ryanair и Aer Lingus, които разполагат със значителни бази в Ирландия“ (точка 7.8.3 от обжалваното решение). Според Комисията обстоятелството, че Ryanair и Aer Lingus осъществяват дейност от една и съща база от Дъблин и че присъстват също в Корк и Шанън, е една от причините, поради които тези две авиокомпаниии са „най-непосредствени конкуренти“ по маршрутите от и до Ирландия (съображение 552 от обжалваното решение). В това отношение от практиката на Комисията по вземане на решения е видно, че икономии, свързани с мащаба, които произтичат от гъвкавостта на ресурсите в дадена база и от възможността за разпределяне на фиксираните такси по многобройни маршрути, представляват бариера за навлизане на пазара в смисъл, че „превозвач, който разполага с

оперативна база, установена в дадено летище, се ползва от ясни предимства в областта на разходите“. Тази роля на бариера за навлизане на пазара била засилена в настоящото дело предвид съюза на двата превозвача, които имат подчертано присъствие в едно и също летище (съображение 553 и бележка под линия 557 от обжалваното решение).

262 В този контекст Комисията е разгледала в обжалваното решение при какви условия други превозвачи могат да заместят конкурентния натиск, който би изчезнал поради концентрацията, и доколко липсата на база в Дъблин би могло да представлява бариера за навлизане на пазара. Тя е разгледала три хипотези: хипотезата на нов участник на пазара, който установява база в Дъблин, хипотезата на нов участник на пазара, който вече притежава база на другата крайна точка на маршрута, и хипотезата на нов участник на пазара, който навлиза по метода маршрут по маршрут, без да има база на едната или на другата крайна точка на маршрута (съображение 554 и точки 7.8.3.1—7.8.3.5 от обжалваното решение). Оттук Комисията прави извода, че показателите са недостатъчни, за да се допусне, че нов превозвач би навлязъл на пазара с база в Дъблин, Корк или Шанън (точка 7.8.3.2 от обжалваното решение) и че навлизане на пазара, което се основава на летище на пристигане, и навлизане на пазара, което не се основава на летище на пристигане, по принцип не биха били достатъчни, за да се замести конкурентният натиск, упражняван между страните по концентрацията преди предвижданата концентрация (точка 7.8.3.5 от обжалваното решение, и по-конкретно съображение 584).

263 Твърденията за нарушения, изтъкнати от жалбоподателя срещу тази оценка, се отнасят или за по-ранната констатация, че той и Aer Lingus разполагат със значителна база в Дъблин, което може да предостави конкурентно предимство (точка 7.3.4 от обжалваното решение), или незадълбочено за направената от Комисията констатация в рамките на анализа на бариерите за навлизане на пазара, че конкурентите, които вече разполагат с база в Дъблин, вероятно не биха били в състояние да упражняват ефикасен натиск върху страните по концентрацията и за направените от това изводи (точки 7.8.3.1 и 7.8.3.2 от обжалваното решение).

264 В самото начало следва да се посочи, че твърденията на жалбоподателя за нарушения относно конкурентното предимство, предоставено на него и на Aer Lingus от наличието на база в Дъблин, са разгледани и отхвърлени в рамките на първото правно основание. Те ще бъдат и предмет на преценката маршрут по маршрут в рамките на разглеждането на третото правно основание. Следователно преценката по-долу важи само доколкото се оспорват доказателствата, които Комисията приема в обжалваното решение, за да обоснове анализа си на бариерите за навлизане на пазара, свързани със „силната позиция“ на Ryanair и на Aer Lingus в Ирландия.

265 Така, що се отнася до твърдението, че Комисията не била дала определение на понятието за база (вж. точка 253 по-горе), е достатъчно да се посочи, че такова определяне се съдържа например в съображение 44 от обжалваното решение, в което думата „база“ е използвана, за да се квалифицират летищата, в които авиокомпаниите съсредоточават самолетите си и дейностите си, като тези авиокомпании предлагат главно полети от и до тези летища — основни бази. Това понятие е подробно обяснено в точка 7.3.4 от обжалваното решение.

266 Относно твърдението, че Комисията е използвала една част от информацията, а друга част — не, като по този начин е разместила тежестта на доказване (вж. точка 253 по-горе), е достатъчно да се посочи, че това твърдение не е доказано. Жалбоподателят не може само общо да твърди, че Комисията е придала значителна тежест на отговорите от конкурентите и от третите заинтересовани лица, и по-специално от ирландското министерство на транспорта, което се противопоставило на концентрацията, и че тя е отрекла релеванността на данните в обратен смисъл, които той ѝ е предоставил в хода на административното производство. При липсата на обяснения, които да позволяват да се разбере защо направените в обжалваното решение констатации от получените в хода на разследването доказателства конкретно са поставени под въпрос от представените от Ryanair доказателства за обратното, такова твърдение трябва да бъде отхвърлено.

267 Що се отнася до икономите, свързани с мащаба (вж. точка 254 по-горе), и способността за приспособяване към търсенето (вж. точка 256 по-горе), твърденията на жалбоподателя за нарушения трябва да бъдат разгледани в перспектива. Комисията не оспорва, че мрежата на Ryanair, която се състои от 23 бази, му предоставя значителни предимства. Анализът на Комисията обаче се отнася до предимствата, които в настоящия случай предоставя базата в Дъблин, както и присъствието в Корк и Шанън. Разгледани са тези бариери за навлизане на пазара, а не интересът от притежаването на мрежа от много бази, каквито са мрежите на Ryanair и на easyJet в Европа. В това отношение Комисията напомня в обжалваното решение, че притежаването на база в дадено летище има две големи предимства: от една страна, то позволява на превозвача да се ползва от определени предимства с оглед на разходите, и от друга страна, увеличава гъвкавостта на превозвача, като му позволява да реагира по-бързо на промените в търсенето (съображение 555 от обжалваното решение).

268 За разлика от твърденията на Ryanair, че всеки превозвач може да получи същите предимства като него в Дъблин, анализът на Комисията по този въпрос не е теоретичен. Комисията е разгледала в частност конкретното положение на два други конкурента, които разполагат с база в Дъблин, а именно CityJet с 3 самолета и Aer Arann с 4 самолета, срещу 22 самолета за полети на къси разстояния на Aer Lingus и 20 самолета на Ryanair. Тя посочва, че тези конкуренти не са развили своята база значително през последните години и не възнамеряват да го направят поради присъщи за тях причини (съображения 556—558 от обжалваното решение). Комисията подчертава също, че всяко разрастване в Дъблин би влошило проблема с претоварването на това летище и би могло да доведе до проблеми със слотовете на определени летища на пристигане (съображение 559). Комисията посочва също, че от осъществения в хода на задълбоченото разследване анализ е видно, че нито един от посочените от Ryanair потенциални конкуренти не би отворил база в Ирландия в случай на увеличаване на цените след концентрацията (съображение 562 и бележки под линия 563 и 564 от обжалваното решение). Впрочем няколко посочени от Ryanair конкуренти са се оттеглили от маршрута от Дъблин, който са обслужвали през последните години (като British Airways от маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow) и Alitalia от маршрута Дъблин—Милано). Доводите на жалбоподателя по този въпрос (вж. точка 257 по-горе) се състоят само във възпроизвеждане на съдържанието на обжалваното решение, като се твърди, че то е погрешно, без обаче да се обяснява как дейностите на CityJet и Aer Arann биха се развили, и то дори след като са

изложени убедителни съображения в обжалваното решение, за да се обясни, че случаят не е такъв.

- 269 Що се отнася до въздействието на редовните или чартърните авиокомпани, които разполагат със самолет, който се паркира през нощта в Дъблин за един сезон или една година (вж. точки 256 и 257 по-горе), Комисията правилно посочва в обжалваното решение, че предимствата, от които се ползват тези авиокомпани, не са сходни с тези, присъщи на експлоатацията на дадена база, по-специално що се отнася до гъвкавостта, която позволява разместването на маршрутите, реорганизацията на самолетите, намаляването възможно най-много на разходите при смущения, смяната на екипажи, услугите за клиентите или общоизвестността на марката (съображение 560 от обжалваното решение). В настоящия случай са важни обаче предимствата, свързани с експлоатацията на дадена база, а не възможността за осъществяване на полети до една или друга дестинация, като се експлоатира даден самолет.
- 270 Що се отнася до използването на самолетите (вж. точка 255 по-горе), жалбоподателят критикува анализа на Комисията, извършен на етапа на разглеждането на неговото отношение на конкуренция с Aer Lingus (съображение 384 от обжалваното решение). Разликата в нивото на експлоатация между базираните в Корк самолет и базираните в Дъблин самолети не е релевантна, за да се прецени предимството, което предоставя използването на самата база в Дъблин. Това предимство е изтъкнато от Комисията в обжалваното решение (съображения 552 и сл. от обжалваното решение).
- 271 Относно хипотезите за навлизане на пазара чрез летище — основна база, разположено в другата крайна точка на маршрута, или чрез маршрут, по който няма база (вж. точки 258 и 259 по-горе), доводите на жалбоподателя се състоят само във възпроизвеждане на направените в обжалваното решение констатации, без да могат да ги поставят под въпрос. Тези доводи основно са теоретични и не дават отговор на конкретните доказателства, изтъкнати в обжалваното решение, за да се приеме, че потенциалните нови участници на пазара, които разполагат с база в другата крайна точка на даден маршрут, са в неблагоприятно положение (точка 7.8.3.3 от обжалваното решение) и че навлизането на авиокомпания,

която се основава на услуга „от точка до точка“, без наличието на база, не е вероятно (точка 7.8.3.4 от обжалваното решение).

- 272 От изложеното по-горе следва, че доводите на жалбоподателя относно критиката на анализа на бариерите за навлизане на пазара, които се изразяват в предимствата, свързани с експлоатацията на оперативна база в Ирландия, трябва да бъдат отхвърлени.

5. По разходите и рисковете, свързани с навлизане на пазара

а) Доводи на страните

- 273 Жалбоподателят отрича, че неговата марка и неговите техники за пускане на пазара, както и тези на Aer Lingus, могат да представляват конкурентно предимство. Бързото разрастване на Ryanair през последните години било достатъчно, за да се докаже, че не е необходимо да се притежава призната марка, за да се навлезе на нов пазар. Освен това успешното навлизане на easyJet по вътрешните френски маршрути доказвало, че местните превозвачи нямали никакво предимство поради това обстоятелство. Търсачките и сайтовете за сравнение на цени в интернет улеснявали новонавлизащите на пазара и при всички положения разходите, свързани с пускането на пазара, щели да бъдат много ниски, когато са съпоставени с маршрутите или превозваните пътници.

- 274 Жалбоподателят посочва също, че секторът на европейския въздушен транспорт е типичен пример за невисоки бариери за навлизане на пазара поради ниския размер на потенциално несъбираемите разходи. Размерът на тези разходи не бил много висок поради многобройните възможности за лизинг и поради другите видове финансиране, достъпни в промишлеността. В това отношение „алтернативните разходи“, свързани със самолетите и допълнителните инвестиции в нови самолети, които Комисията посочва в съображение 621 от обжалваното решение, не били потенциално несъбираеми разходи. Всъщност съответните самолети могли лесно да бъдат продадени или наети на вторични пазари. Задължение на Комисията било да докаже наличието на несъбираеми разходи, които са достатъчно високи, че да представляват бариера за навлизане на пазара.
- 275 Комисията, поддържана от Ирландия и Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- 276 В обжалваното решение Комисията приема, че разходите и рисковете за навлизането на пазара са значителни „за пазар, който вече се обслужва от две силни авиокомпани с добре утвърдени марки“ (точка 7.8.4 от обжалваното решение). Тези две компании представляват заедно 68 % от общия трафик на пътници и 80 % от трафика на пътници по основните обслужвани вътрешноевропейски линии на късо разстояние от и до Ирландия.
- 277 За да обори становището на Ryanair по този въпрос, Комисията посочва, че известността може да представлява бариера за навлизане, както става ясно от Насоките (точка 71, буква в) от Насоките) и от по-ранната ѝ практика в сектора на въздушния транспорт на пътници. Както Aer Lingus, така и Ryanair обаче

са разполагали със „статут на известност“ в Ирландия, което представлявало значително предимство поради натрупания опит на ирландския пазар, поради свързаната с този статут репутация и поради факта че навлизането на пазара се нуждаело от високи разходи за маркетинг (съображения 588—591 и точки 7.8.4.1—7.8.4.3 от обжалваното решение).

278 По отношение на предимствата, свързани с марката и с разходите за пускане в продажба, доводите на жалбоподателя посочват на преден план или особеното положение на последния, на чиято известност Комисията правилно набляга в обжалваното решение, или преобладаващото положение на пазар, различен от този на Ирландия. Малко вероятно е обаче друга авиокомпания да може да се похвали със същите резултати като тези на Ryanair без значителни инвестиции. Освен това по отношение на сравнението, направено с положението на easyJet във Франция, е важно да се посочи, че Комисията подчертава в обжалваното решение, че тази авиокомпания не е успяла да се наложи в Ирландия (съображения 635 и сл. от обжалваното решение). Следователно тези доводи не позволяват да се постави под въпрос изводът, до който стига Комисията в обжалваното решение и според който нов участник на пазара би трябвало да понесе високи разходи за пускане в продажба, за да може да се конкурира с образуванието, получено в резултат на концентрацията, разполагащо с две много известни марки в Ирландия.

279 По отношение на твърдението на Комисията, че навлизането на пазара води до риск от несъбираеми разходи за конкурентите (точка 7.8.4.4 от обжалваното решение) доводите на жалбоподателя са твърде общи, за да поставят под въпрос основателността на решението. По-специално в конкретния случай Комисията не е длъжна да доказва най-общо наличието на несъбираеми разходи, които да са достатъчно високи, че да представляват бариера за навлизане на пазара. Комисията трябва единствено да обясни по какви причини определени несъбираеми разходи представляват бариери за навлизане на пазара, които могат да разубедят потенциален участник на пазара да се конкурира с образуванието, получено в резултат на концентрацията. Характеризирането на подобен възпиращ ефект може да се вземе изцяло предвид в рамките на анализа на бариерите за навлизане на пазара.

- 280 По този въпрос обжалваното решение съдържа достатъчно доказателства, които подкрепят направените твърдения. Така Комисията правилно посочва в обжалваното решение, че навлизане на пазара в Ирландия изисква значителни разходи, за да се установи марка, която може да се конкурира с Ryanair и Aer Lingus, и за да се осигури достъп до нови клиенти. Тези разходи представлявали основната част от разходите, свързани с откриването на маршрут, както е посочено в свидетелските показания, цитирани от Комисията в обжалваното решение (бележка под линия 610 от обжалваното решение). Други несъбираеми разходи задължително са свързани с допълнителните инвестиции във връзка със закупуването, наемането или реорганизацията на самолета от един маршрут към друг, както и с инсталирането и функционирането на този самолет и свързаните с това услуги (съображение 621 от обжалваното решение).
- 281 От гореизложеното следва, че доводите на жалбоподателя за оспорване на анализа на бариерите за навлизане на пазара, които се състоят в разходите и рисковете, свързани с навлизането на пазара, трябва да бъдат отхвърлени.

6. По репутацията на Ryanair като бариера за навлизане на пазара

а) Доводи на страните

- 282 В противоречие с твърдяното от Комисията в съображения 624—660 от обжалваното решение, жалбоподателят счита, че агресивната му политика, основана на ниски цени поради намалените му разходи, не представлява бариера за навлизане на пазара. Поведението на Ryanair било като на нормално развиващ се оператор на либерализиран пазар. Освен това Комисията не била доказала наличието на действителна вреда, причинена на потребителите, посочвайки,

че Ryanair налагало по-високи цени от тези на конкурентите веднага след оттеглянето на конкурента от пазара. В действителност потребителите били обслужвани по-добре след оттеглянето на конкурента от пазара, отколкото преди навлизането му на пазара. Накрая, много авиокомпаниии успели да базират самолетите си на летища, на които Ryanair вече разполагало със значителна база като например на летище Шарльороа.

283 Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

284 В съображения 624—660 от обжалваното решение Комисията посочва защо рискът от „агресивни ответни мерки“ от страна на обединението Ryanair—Aer Lingus е висок в случаите, когато потенциален конкурент се опита да навлезе на пазара на един от маршрутите, засегнати от концентрацията (точка 7.8.5 от обжалваното решение). Този извод почива върху резултатите от проведеното от Комисията разследване, от което става ясно, че Ryanair е известно с агресивна конкуренция в случай на навлизане на нов участник на ирландския пазар, поспециално като намалява цените временно и увеличава капацитета, за да принуди новия участник на пазара да се откаже от маршрутите от и за Ирландия (съображение 625 и бележка под линия 615 от обжалваното решение).

285 В отговор на довода на Ryanair, изложен в рамките на административното производство, според който рискът от „агресивни ответни мерки“ от страна на обединението Ryanair—Aer Lingus не е реален за потенциалните конкуренти, тъй като във всеки случай Ryanair начислявало същите ниски цени, независимо дали конкурентът извършвал дейност или не по същия маршрут, Комисията посочва в обжалваното решение, че видно от разследването Ryanair държи сметка за ценовата политика на конкурентите си, съобразявайки действията си с нея (съображения 627—634 от обжалваното решение). По този въпрос Комисията посочва много подробни примери, които се отнасят до опита на easyJet да навлезе на пазара (точка 7.8.5.1 от обжалваното решение), до опита на MyTravelLite да навлезе на пазара (точка 7.8.5.2 от обжалваното решение) и до опита на Go Fly да навлезе на пазара (точка 7.8.5.3 от обжалваното решение).

286 Трябва да се констатира, че доводите на жалбоподателя във връзка с този анализ само възпроизвеждат доводите, развити преди това в хода на административното производство и отхвърлени в обжалваното решение. В последното обаче Комисията надлежно посочва обстоятелствата, които ѝ позволяват да направи извода, че Ryanair намалява цените и увеличава честотата на полетите си системно, когато конкуренти навлизат на ирландския пазар. Както е посочено в обжалваното решение (точка 7.8.5.4 от обжалваното решение), рискът от агресивна реакция щял да е още по-голям след концентрацията, тъй като обединението Ryanair—Aer Lingus щяло да се превърне в оператор с господстващо положение на почти всички маршрути от и до Ирландия. Поддържайки репутацията си, че възпира всяко конкурентно навлизане на пазара, Ryanair на практика създава бариера за навлизането на нови конкуренти на пазара.

287 В това отношение спорът не се отнася до ценовата политика, прилагана от Ryanair, а до определянето на агресивната репутация на Ryanair като бариера за навлизане на пазара и от тази гледна точка мотивите, изложени в обжалваното решение, са достатъчни, за да се установи по какъв начин поведението на Ryanair в миналото може да възпре потенциалните конкуренти от навлизане на пазара, на който то присъства.

288 Следователно доводите във връзка с анализа за влиянието на репутацията на Ryanair върху навлизането на пазара на потенциални конкуренти трябва да бъдат отхвърлени.

7. По своевременното навлизане на пазара

а) Доводи на страните

289 Жалбоподателят изтъква, че в точка 308 от известието за нарушения Комисията посочва, че „откриването на нов маршрут от ново летище може да отнеме между три и дванадесет месеца“ и че „са необходими до дванадесет месеца, за да се осигури доходността му“. Вместо да приеме обаче това навлизане на пазара за настъпило своевременно в съответствие с двегодишния период, определен в Насоките, Комисията погрешно била приела в обжалваното решение, че поради този факт съществуват високи бариери за навлизане.

290 Комисията посочва, че точният момент, в който навлизането на пазара трябва да се осъществи, зависи от характеристиките и динамиката на пазара, както и от специфичните възможности на потенциалните нови участници на пазара.

б) Съображения на Общия съд

²⁹¹ Точка 74 от Насоките, озаглавена „Своевременност“, на която се позовава жалбоподателят, гласи:

„Комисията преценява дали едно навлизане на пазара е достатъчно бързо и устойчиво, за да възпре или отблъсне наличието на пазарна мощ. Това, което съставлява подходящ период от време, зависи от характеристиките и динамиката на пазара, както и от специфичните възможности на потенциалните навлизащи на този пазар. Независимо от това, навлизането на пазара обикновено се счита за своевременно, ако то се осъществи за две години“.

²⁹² Ограничавайки се до цитирането на точка 308 от известието за нарушения, без да се позовава на съдържанието на обжалваното решение, жалбоподателят поддържа, че необходимото време за навлизане на пазара от ново летище и за осигуряване на устойчивостта на това навлизане, не е съобразено правилно от Комисията в обжалваното решение.

²⁹³ В това отношение следва да се посочи, че преценката за бариерите за навлизане на пазара зависи от характеристиките на пазара, както и от възможностите на потенциалните нови участници.

²⁹⁴ По отношение на своевременното навлизане на пазара Комисията посочва в Насоките срок, който обикновено не трябва да превишава две години, и в известието за нарушения — срок, който е между три и дванадесет месеца. Ryanair посочва, че що се отнася до него, са му необходими само няколко седмици,

за да открие маршрут. В действителност този срок зависи от разглежданото положение.

²⁹⁵ Така в Насоките Комисията се ограничава във всеки случай до създаването на рамка за анализ, която може да бъде прилагана, развивана и усъвършенствана и за в бъдеще от нея по отделни случаи (точка 6 от Насоките). В случая срокът, посочен в известието за нарушения, препраща към хипотеза на навлизане на пазара, извършено от ново летище, докато срокът, посочен от Ryanair, съответства на репутацията на това предприятие. Тези срокове не са нито противоречиви, нито разкриват погрешна преценка на Комисията в обжалваното решение.

²⁹⁶ Всъщност в рамките на анализа за бариерите за навлизане на пазара, направен в обжалваното решение, Комисията по същество поставя ударението върху вероятността от сериозно навлизане на пазара на разглежданите маршрути и върху въпроса дали подобно навлизане е достатъчно значимо, че да възпре или да се противопостави на антиконкурентните последици на концентрацията. Анализът е извършен в съответствие с характеристиките, присъщи на пазара и на неговите участници. Жалбоподателят не посочва защо анализът почива на погрешна преценка на понятието за своевременно навлизане на пазара, нито дори по какъв начин може да бъде изменен.

²⁹⁷ Следователно доводът относно своевременното навлизане на пазара трябва да бъде отхвърлен.

8. По съществуването на по-печеливши маршрути извън Ирландия

а) Доводи на страните

²⁹⁸ В противоречие с поддържаното от Комисията в обжалваното решение (съображения 661—669 от обжалваното решение), жалбоподателят твърди, че било поне толкова доходносно да се извършва дейност по маршрутите от Дъблин, колкото по тези „от Източна Европа или от скандинавските държави“. Разходите по пускането в продажба не били по-високи в Ирландия, отколкото на други места. Около 90 авиокомпаниии, сред които много нови участници на пазара, използвали понастоящем летището на Дъблин. Не било необходимо Ирландия да разполага с второстепенни летища, тъй като тези на Дъблин, Корк и Шанън били леснодостъпни за операторите, предлагащи основни услуги. Много авиокомпаниии (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal и SkyEurope Airlines) изявили готовност да навлязат на пазара, състоящ се от летище Дъблин, но тази информация била пропусната или игнорирана от Комисията. Динамиката на ирландската икономика улеснявала подобно навлизане.

²⁹⁹ Комисията твърди, че в съображения 663—668 от обжалваното решение е представила емпирични данни, от които става ясно, че конкурентите не разглеждали ирландския пазар като атрактивен за навлизане и че следователно не са склонни да се установят на него.

б) Съображения на Общия съд

300 В обжалваното решение Комисията посочва, че от разследването ѝ става ясно, че много конкуренти смятат ирландския пазар за неособено атрактивен, както и че много потенциални конкуренти предпочитат да открият нови маршрути към други дестинации, различни от Ирландия (съображение 663 от обжалваното решение).

301 За да обясни този резултат, в обжалваното решение Комисията посочва няколко причини:

- навлизането на пазара включва много по-високи разходи за пускане в продажба, отколкото навлизането на други пазари, на които все още не присъства нито един силен нискобюджетен превозвач, разполагащ с установена база (съображение 664 от обжалваното решение),
- ирландският пазар се счита за сравнително малък, само четири милиона жители или по-малко от половината от населението на „широката зона Лондон“ (съображение 665 от обжалваното решение),
- най-общо „малкият ирландски пазар“ не се счита за най-печелившия пазар или за пазара, чието разрастване е най-бързо в сравнение с този на „Източна Европа“ или на „скандинавските държави“ (съображение 666 от обжалваното решение),

- географското положение на Ирландия по-скоро възпира, отколкото окуражава нови навлизания на пазара (съображение 667 от обжалваното решение),

- подбудите на превозвач, който работи в мрежа и обслужва маршрут между Дъблин и платформата си (hub), са различни от тези на превозвач от точка до точка, което намалява конкурентния им натиск; превозвач, който работи в мрежа, има за цел основно да превозва пътниците транзит към платформата си, откъдето те се отправят към крайната си дестинация, докато превозвач от точка до точка се концентрира основно върху максималното използване на самолета по маршрутите от точка до точка (съображение 668 от обжалваното решение),

- за авиокомпаниите, предлагащи основни услуги, Ирландия има недостатъка да не разполага с второстепенни летища в зоната на Дъблин (съображение 669 от обжалваното решение).

³⁰² Трябва да се констатира, че доводите, с които жалбоподателят критикува този анализ, не могат да го поставят под въпрос. Така твърдението на жалбоподателя, че е поне толкова доходно да се извършва дейност по маршрутите от Дъблин, колкото по тези „от Източна Европа или скандинавските държави“, то не може да е достатъчно, за да постави под въпрос показанията, дадени от потенциалните конкуренти в отговор на въпроса за навлизането на пазара на Дъблин (вж. например бележки под линия 666, 668 и 669 от обжалваното решение). Освен това твърдението относно разходите за пускане в продажба не държи сметка за особеното положение на Ryanair на ирландския пазар, което вече беше разгледано (вж. точки 277 и 278 по-горе). Примерите за нови навлизания на пазара, посочени от Ryanair, са надлежно анализирани и отхвърлени от Комисията в съображение 633 от обжалваното решение (вж. точка 244 по-горе). Освен това, ако динамиката на ирландската икономика е взета предвид от операторите, това е обстоятелство, което като такова подлежи на развитие според общото икономическо положение.

303 От гореизложеното следва, че доводите, които жалбоподателят е развил, за да оспори по-голямата доходност за определени конкуренти от поддържането на маршрути „от Източна Европа или скандинавските държави“ в сравнение с доходността на маршрутите, поддържани от Дъблин, трябва да бъдат отхвърлени.

9. По летищното пренатоварване

а) Доводи на страните

304 Жалбоподателят оспорва факта, че твърдяното пренатоварване на летище Дъблин представлява бариера за навлизане на пазара. На практика наличността от слотове била намалена само за един час сутринта за излитащите самолети и в продължение на един или два кратки периода от време, които могат да достигнат половин час в късния следобед и вечерта, за кацащите самолети. Често срещано било летищата да имат такива периоди на активна дейност, запазвайки в същото време значителни възможности за разрастване. За да може конкурентните авиокомпании да извършват от три до четири полета в двете посоки на ден, било достатъчно да осигурят полети до Дъблин от бази, разположени в другата крайна точка на маршрута, избягвайки периодите, в които пистите на летище Дъблин са твърде претоварени. Освен това значителното увеличаване на броя на пътници в Дъблин се извършвало въпреки капацитета на летището, който Dublin Airport Authority при все това счита за ограничен. Капацитетът на летището трябвало да се увеличи поради програмата за мащабно развитие, от която то е част в момента и капацитет за маршрутите щяло да има, включително в краткосрочен план. Във всеки случай, ако разположението на слотовете

представлявало проблем, той щял да бъде разрешен лесно с ангажименти по слотовете съгласно практиката от миналото на Комисията в сектора.

305 Комисията, поддържана от Ирландия и Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

306 В обжалваното решение Комисията посочва, че претоварването на летищата представлява „важна бариера за навлизане на пазара“, независимо дали става въпрос за необходимостта от получаване на достатъчен капацитет на терминала или за капацитет на пистите, чието използване е подчинено на предоставянето на слотове, чиято наличност е ограничена (точка 7.8.7 от обжалваното решение, по-специално съображения 670 и 671).

307 Комисията анализира също ограниченията на капацитета на летище Дъблин (точка 7.8.7.1 от обжалваното решение). Тя посочва, че разследването е показало, че потенциалните нови участници на пазара са обезкуражени от претоварването на пистите в пиковите часове и от недостатъчния брой стоянки. Вероятността тези проблеми да изчезнат в близко бъдеще била малка, тъй като изграждането на нова писта било предвидено едва за 2011 г. или 2012 г., което не позволявало бързото навлизане на пазара на потенциални конкуренти. По-нататък се разглежда положението на други летища, различни от летище

Дъблин (точка 7.8.7.2 от обжалваното решение), като то се излага подробно за всеки един маршрут (точка 7.9 от обжалваното решение).

308 На последно място, Комисията подчертава, че пренатоварването на летищата играе възпираща роля за потенциалните нови участници на пазара, както що се отнася до частта от клиентелата, която е чувствителна към фактора време или бизнес клиентите (между 20 % и 30 % от клиентелата според Комисията), така и по отношение на пътуващите с цел туризъм (точка 7.8.7.3 от обжалваното съдебно решение).

309 В това отношение следва също да се констатира, че изложените от жалбоподателя доводи, които критикуват този анализ, са надлежно отхвърлени на стадия на административното производство. В обжалваното решение Комисията отново обяснява по какъв начин пренатоварването на пистите на летище Дъблин в пиковите часове, както и трудностите, свързани с недостатъчния брой стоянки за самолети, представляват проблем за потенциалните нови участници на пазара, които желаят да поддържат маршрутите от и до това летище, при това дори и да разполагат с база в другата крайна точка на маршрута. В обжалваното решение Комисията посочва също, че увеличаването на капацитета на летище Дъблин няма да се извърши в краткосрочен план, както посочва Ryanair. Колкото до въпроса за релевантността на ангажиментите относно слотовете, той ще бъде разгледан в рамките на изследването на петото правно основание, което се отнася до този аспект от анализа.

310 От гореизложеното следва, че доводите относно летищното пренатоварване трябва да бъдат отхвърлени.

10. По положението на обединението *Ryanair—Aer Lingus* на летище Дъблин

а) Доводи на страните

³¹¹ Жалбоподателят поддържа, че образуването, получено в резултат на концентрацията, не разполага с по-голямо правомощие за водене на преговори в рамките на консултационния процес относно летищните такси, разпределянето на оборудването на летищата или проектите за разрастване (съображения 701—708 от обжалваното решение). Commission for Aviation Regulation — орган, който бил напълно независим от Ryanair и от Aer Lingus, решавал за размера на таксите, които Dublin Airport Authority може да удържи на летище Дъблин за инсталациите, необходими за всички потребители. Освен това, тъй като Ryanair имало много разногласия с Dublin Airport Authority, нямало никаква причина да се смята, че образуването, получено в резултат на концентрацията, има по-големи шансове да оказва влияние върху проектите за разрастване. Жалбоподателят отбелязва също непоследователността на Комисията в обжалваното решение, тъй като, от една страна, тя претендирала, че фактът, че той разполага със значителна база в Дъблин е съществен за реализирането на повишена операционна ефективност, а от друга страна поддържала, че заплахата му за оттегляне на много полети, което било своеобразен отказ от твърдените предимства, била правдоподобна.

³¹² Комисията оспорва тези доводи, които не вземали предвид положението, в случай че концентрацията се осъществи.

б) Съображения на Общия съд

- 313 В обжалваното решение Комисията разглежда положението, което би имало образуването, получено в резултат на концентрацията, на летище Дъблин, доколкото последното ще бъде резултат от обединяването на двете авиокомпании, които са най-големите ползватели на това летище (точка 7.8.8 от обжалваното решение).
- 314 Както следва от точка 36 от Насоките тази пазарна мощ е разгледана от Комисията, за да прецени дали образуването, получено в резултат на концентрацията, би могло да я използва, за да възпрепятства навлизането на пазара или развитието на конкурентите (съображение 701 от обжалваното решение). В резултат на това изследване Комисията смята, че не е лишено от основание опасението на конкурентите на Ryanair, че образуването, получено в резултат на концентрацията, може да използва мнозинството си в Dublin Airport Coordination Committee (координационен комитет на летище Дъблин, в който обединението Ryanair—Aer Lingus притежава мнозинството от гласовете, поддържайки повече от 56 % от „движението с въздушен транспорт“) и позицията си на единствена сила на летище Дъблин, за да оказва влияние върху регулаторния орган, така че той да организира летището според изискванията на Ryanair. Комисията приключва анализа си, посочвайки, че концентрацията позволява на новото образуване да има „по-голяма тежест“ в консултационния процес относно летищните такси, разпределянето на оборудването на летището или проектите за разрастване, което би направило навлизането на пазара или развитието на конкурентите ѝ по-трудно (съображения 706—708 от обжалваното решение).
- 315 Доводите, развити от жалбоподателя, с които оспорва този анализ, не могат да поставят под съмнение основателността му. В обжалваното решение Комисията надлежно посочва причините, поради които образуването, получено в резултат на концентрацията, би разполагало с нараснала пазарна мощ, която би му позволявала да влияе върху решенията относно определени аспекти от управлението на летище Дъблин. По-специално по отношение на възможността новото образуване да получи преференциални летищни такси Комисията

представя няколко примера в решението (съображение 702 от обжалваното решение).

- 316 Следователно доводите относно положението на обединението Ryanair—Aer Lingus на летище Дъблин трябва да бъдат отхвърлени.
- 317 От всичко гореизложено следва, че второто правно основание трябва да бъде отхвърлено в неговата цялост.
- 318 Влиянието на този отговор върху преценката на анализа за последиците от концентрацията върху конкуренцията изисква все пак да бъдат разгледани третото и четвъртото правно основание, които са посветени на този въпрос.

В — По третото правно основание относно конкурентния анализ маршрут по маршрут

1. По допустимостта

а) Доводи на страните

- 319 Комисията, поддържана от Ирландия и Aer Lingus, посочва, че доводите, представени в рамките на третото правно основание, са недопустими. Предвид

изискванията на член 44 от Процедурния правилник на Общия съд на стадия на подаване на жалба не е достатъчно препращане към доводите, развити в първите две правни основания, както и към приложен доклад. Доводите, изложени в писмената реплика, били много по-задълбочени от развитите в жалбата, а вторият доклад на York Aviation бил представен в много напреднал стадий на производството. Във всеки случай Комисията оспорва доказателствената сила на докладите на York Aviation, които предлагали „измамно“ представяне на начина му на използване на доказателствата. Определени категории доказателства, използвани в таблиците на York Aviation, били по-полезни за определянето на пазара, отколкото за преценката на положението на конкуренцията.

320 Жалбоподателят поддържа, че в анализа маршрут по маршрут, направен в точка 7.9 от обжалваното решение, са допуснати три основни грешки. Анализът бил основан на „обща грешка“, установени в рамките на първото и второто правно основание. Той почивал освен това на доказателства, които не били пълни и не вземали предвид данните, представени от Ryanair в хода на административното производство. Така Комисията неправилно изключила от анализа всички традиционни национални превозвачи с мотива, че не били релевантни за оценката на последиците от концентрацията, при положение че много от тях присъствали и упражнявали конкурентен натиск по някои от 35-те разгледани маршрута. В приложение към жалбата жалбоподателят представил първия доклад — доклада на York Aviation от септември 2007 г., който включвал резюме на данните, използвани за всеки от съответните маршрути, както и критика относно начина, по който Комисията ги е използвала. Детайлно опровергаване на анализа маршрут по маршрут в жалбата нямало да бъде възможно, без да се надхвърли максималният брой страници, който жалбата пред Общия съд по принцип не може да превишава. В приложение към писмената реплика жалбоподателят представя втори доклад, изготвен от York Aviation, за да илюстрира по-подробно доводите си.

б) Съображения на Общия съд

- 321 Изложението на третото правно основание в жалбата е предмет на пет точки, които основно се състоят в препращане към доводите, изложени в рамките на първото и второто правно основание, и в позоваване най-общо на първия доклад на York Aviation от септември 2007 г. Жалбоподателят се задоволява да изложи становището си, посочвайки, че му е невъзможно да отговори на анализа маршрут по маршрут, направен от Комисията, предвид практическите указания към страните, според които максималният брой страници на жалбата е 50 и той може да бъде превишен само при дела с особено висока степен на правна и фактическа сложност (вж. параграф 10 от практическите указания към страните). Едва на стадия на писмената реплика жалбоподателят оспорва подробно анализа маршрут по маршрут, направен от Комисията в точка 7.9 от обжалваното съдебно решение за всеки от съответните 35 пазара. По този въпрос жалбоподателят препраща към втория доклад на York Aviation, без да посочи каквато и да е причина, за да обясни представянето на доклада на този стадий от производството.
- 322 От гореизложеното следва, че дори доводите, изложени по този въпрос, да са същите, които вече са били представени в рамките на първите две правни основания или които следват от първия доклад на York Aviation (по-специално изложението в посочения доклад, съдържащо се в част Д, озаглавена „Анализ на използването на данните от Комисията маршрут по маршрут“), жалбата съдържа кратко изложение на третото правно основание в съответствие с член 44 от Процедурния правилник. Тези доводи са възпроизведени и развити в писмената реплика предвид становището по този въпрос на Комисията в писмената защита.
- 323 Както е посочено в точка 329 и сл. по-долу, доводите на жалбоподателя целят по същество да поставят под въпрос констатациите, направени от Комисията в обжалваното решение по отношение на определянето на пазара като пазар на маршрут от точка до точка (а не пазар от летище до летище, като например пазарът, състоящ се от маршрута Дъблин—Лондон (Stansted) или маршрута

Дъблин—Лондон (Heathrow), на тежестта, която трябва да се отдаде на транзитните пътници (като например тези, чиято действителна дестинация е Ню Йорк по маршрута Дъблин—Ню Йорк през Лондон), на съобразяването на ролята на бизнес клиентите или тези, които се влияят от фактора време, и на вероятността от навлизане на съответния пазар с цел конкуриране на образуванието, получено в резултат на концентрацията (с влиянието, което може да има известността на посочените авиокомпании в Ирландия, наличието на база в една от точките на маршрута или особеностите на въпросните летища).

324 Тези доводи, изложени накратко в жалбата и развити в първия доклад на York Aviation от септември 2007 г., както и в писмената реплика, включват общата преценка, изложена в писмената реплика, според която Комисията допуснала грешки в рамките на анализа си за конкурентното отношение между Ryanair и Aer Lingus и в рамките на изследването на вероятни навлизания на различните пазари в резултат на концентрацията.

325 В резултат на това следва да се приеме, че доводите, изложени в жалбата по отношение на третото правно основание, отговарят на изискванията на член 44 от Процедурния правилник, както и че могат да бъдат развити в писмената реплика предвид по-специално указанията, дадени в първия доклад на York Aviation от септември 2007 г., представен в приложение към жалбата.

326 Наред с другото следва да се посочи, че тези доводи са необходими на жалбоподателя за отмяната на обжалваното решение. Всъщност анализът на даден маршрут може сам по себе си да обоснове решението на Комисията да забрани концентрацията предвид критерия, установен в член 2, параграф 3 от Регламента за концентрациите. Създаването на господстващо положение, което би имало за последица значително възпрепятстване на ефективната конкуренция по един от тези маршрути, само по себе си е достатъчно, за да доведе до несъвместимост на концентрацията с общия пазар в зависимост от резултата от анализа

на повишаване на ефективността и на ангажиментите, направени в рамките на разглеждането на четвъртото и петото правно основание.

- 327 По отношение на втория доклад на York Aviation, представен за да илюстрира по-подробно доводите на жалбоподателя, трябва да се констатира, че както посочва Комисията, този доклад е представен в подкрепа на доводите, развити в писмената реплика в допълнение на жалбата и на първия доклад на York Aviation, без да са изложени каквито и да било мотиви за късното представяне на подобен доклад относно съдържанието на направения в обжалваното решение анализ маршрут по маршрут.
- 328 В резултат на това и в съответствие с член 48, параграф 1 от Процедурния правилник Общият съд няма да вземе предвид съдържанието на втория доклад на York Aviation в рамките на преценката си за доводите на страните.

2. По съществуването на спора

а) По маршрута Дъблин—Лондон

Доводи на страните

- 329 Жалбоподателят поддържа, че за маршрута Дъблин—Лондон, който представлява около 30 % от пазара за превоз на пътници между Ирландия и другите

държави членки на Съюза с около 320 полета в двете посоки всяка седмица, 100 от които са осъществявани от bmi, British Airways и CityJet, Комисията не била представила доказателства, които да позволяват да се приеме, че тези конкуренти не могат да упражнят „конкурентен натиск“ върху образуването, получено в резултат на концентрацията.

330 По отношение на bmi, което според обжалваното решение със своите от 10 % до 20 % пазарен дял е основният конкурент на Ryanair и на Aer Lingus по маршрута Дъблин—Лондон, жалбоподателят посочва, че Комисията не е обяснила защо е от значение фактът, че то може да предложи транзитен превоз на пътниците си на платформата си в Heathrow (съображение 795 от обжалваното решение). Всъщност както пътниците на Aer Lingus, така и по-голямата част от тези на bmi не били транзитни пътници. Освен това Комисията не била обяснила по какъв начин фактът, че bmi предлага икономична и бизнес класа означавал, че то не конкурирало Aer Lingus, което предлагало една-единствена класа. Според жалбоподателя впрочем такава разлика нямала голямо значение за толкова кратък полет, а и Комисията не била направила никакво сравнение между тарифите на икономичната класа на bmi и тези на единствената класа на Aer Lingus. Освен това фактът, че Aer Lingus извършвало два пъти повече полети в двете посоки от полетите, осъществени от bmi, и превозвало два пъти повече пътници, нямал никакво значение, тъй като bmi можело да използва големия брой слотове, с които разполагало на летище Heathrow, за да използва за маршрута Дъблин—Лондон слотове, използвани до този момент за по-малко доходоносни маршрути.

331 По отношение на British Airways, което извършва между 26 и 27 седмични полета в двете посоки от Дъблин до летище Gatwick, жалбоподателят изтъква, че Комисията не е изследвала дали критериите, които е посочила и които са същите като изложените по отношение на bmi, са важни в очите на пътниците по този маршрут. Освен това, като приема, че British Airways е още по-малко конкурентоспособно от Aer Lingus, защото не лети до същото лондонско летище (летище Gatwick, а не летище Heathrow), Комисията си противоречала, тъй като била изложила гледната точка, че релевантните пазари били двойки градове.

- 332 По отношение на CityJet жалбоподателят посочва, че фактът, че тази авиокомпания използвала по-малки самолети поради късите писти на летище Лондон Сити, което не можело да се използва от неговите самолети и от тези на Aer Lingus, не бил релевантен за анализа на конкуренцията. Въпросът бил по-скоро дали офертата на CityJet е достатъчно конкурентна, за да представлява алтернатива на този маршрут. Доколкото обаче както CityJet, така и Aer Lingus и Ryanair превозвали голям брой бизнес клиенти, не бил от голямо значение фактът, че CityJet само превозвало голяма част от пътниците, чувствителни към фактора време. Всъщност Комисията приела в съображения 312—331 и 800 от обжалваното решение, че съществува единен пазар за пътниците на авиокомпаниите, без да прави разлика според чувствителността на пътниците към фактора време. След като CityJet, Ryanair и Aer Lingus превозват както бизнес клиенти, така и пътуващи с цел туризъм, CityJet упражнявало конкурентен натиск по отношение на тези пътници.
- 333 Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

Съображения на Общия съд

- 334 В обжалваното решение Комисията анализира последиците от концентрацията върху конкуренцията по отношение на маршрута Дъблин—Лондон (съображения 791—810 от обжалваното решение). Тя стига до извода, че „предвижданата концентрация би възпрепятствала значително ефективната конкуренция поради създаването на господстващо положение по [този маршрут]“ [неофициален превод] (съображение 810 от обжалваното решение).

- 335 По този въпрос жалбоподателят възпроизвежда отново доводите, изложени в хода на административното производство, които са отхвърлени в обжалваното решение. Тези доводи, които остават повърхностни и фрагментарни, не могат да бъдат достатъчни, за да поставят под въпрос изложените в обжалваното решение изводи на Комисията, основани на резултатите, получени в хода на административното производство.
- 336 Всъщност необходимо е да се подчертае, че първото обстоятелство, взето предвид в обжалваното решение, е значимостта на общия пазарен дял на страните по концентрацията, който за лятото на 2006 г. възлиза на 79 %, ако се вземат предвид всички пътници или на 81 %, ако се изключат транзитните пътници. Общият пазарен дял, основан на капацитета на самолетите, а не на броя на превозваните пътници, бил в размер на 76 % за зимата на 2006—2007 г. и в размер на 79 % за лятото на 2007 г. (съображения 792—794 от обжалваното решение). Както е посочено в обжалваното решение (бележка под линия 802 от обжалваното решение), подобен пазарен дял представлява сам по себе си доказателството за господстващо положение на пазара (вж. в този смисъл по отношение на стария регламент за концентрациите Решение по дело General Electric/Комисия, точка 41 по-горе, точка 115, вж. също точка 17 от Насоките).
- 337 Трябва да се констатира, че жалбоподателят не посочва специални доводи във връзка с този пазарен дял. Изложените по-рано доводи в това отношение в рамките на първото правно основание вече са отхвърлени (вж. точка 39 и сл. по-горе). Доводите, изложени в рамките на третото правно основание по отношение на маршрута Дъблин—Лондон, следователно трябва да се разглеждат в конкурентен контекст, в който изпълнението на концентрацията би позволило на обединението Ryanair—Aer Lingus да притежава изключително значим пазарен дял от около 80 %. Както жалбоподателят обаче посочва, този пазар е особено важен, тъй като сам по себе си представлява 30 % от пазара за превоз на пътници между Ирландия и другите държави членки на Съюза (вж. точка 329 по-горе).

338 Второто обстоятелство, взето предвид от Комисията в обжалваното решение, се отнася до второстепенната роля, която могат да играят тримата настоящи конкуренти по този маршрут. Нито един от конкурентите не може да компенсира антиконкурентните последици, свързани с изчезването на Aer Lingus — най-непосредствения конкурент на Ryanair за полетите по маршрута Дъблин—Лондон.

339 По отношение на bmi, което притежава 12—16 % от пазарния дял според взетите предвид данни, Комисията посочва, че са налице много разлики между този превозвач и Aer Lingus. Bmi е превозвач, който работи в мрежа, оперирана от летище Лондон—Heathrow, дори и по-голямата част от пътниците му да не са транзитни пътници по маршрута Дъблин—Лондон (тъй като крайната им дестинация е Лондон, а не друг град) и който предлага пълен набор от услуги с икономична и бизнес класа, докато Aer Lingus е превозвач от точка до точка, който предлага минимален набор от услуги и една-единствена класа (съображение 795 от обжалваното решение). Безспорно Комисията посочва, че Aer Lingus превозва също транзитни пътници в съответствие със споразумението си за съвместно използване на кодови обозначения с British Airways, както и бизнес клиенти или пътници, чувствителни към фактора време (съображения 795 и 799 от обжалваното решение), но структурите на разходите на тези предприятия са различни, като тази на Aer Lingus е по-близка до структурата на Ryanair, отколкото до тази на bmi.

340 Комисията посочва също, че Aer Lingus превозва два пъти повече пътници отколкото bmi, както и че извършва почти два пъти повече месечни полети в двете посоки (съображение 795 от обжалваното решение). Както Комисията посочва в обжалваното решение обаче в рамките на преценката на бариерите за навлизане на пазара, разширяването на дейността на bmi на летище Дъблин не е желано от това предприятие, а освен това би довело до значителни трудности поради положението на летище Дъблин или поради риска от ответни мерки (съображения 760 и 764 от обжалваното решение).

341 Същото се отнася и до другите двама настоящи конкурента на пазара, а именно British Airways и CityJet. Както става ясно от обжалваното решение тези авиокомпани не са толкова близки до Ryanair, колкото е Aer Lingus (съображение 802 от обжалваното решение). British Airways е превозвач, който работи в мрежа и предлага пълен набор от услуги, а CityJet е превозвач, който предлага полети, предназначени за бизнес клиентелата до летище, разположено близо до центъра на Лондон. Тези особености отдалечават бизнес модела и конкурентния капацитет на посочените предприятия от тези на обединението Ryanair—Aer Lingus. Освен това както British Airways, така и CityJet посочват, че засилването на присъствието им на летище Дъблин не е сред приоритетите им (съображение 748 от обжалваното решение по отношение на British Airways и съображение 718 от обжалваното решение по отношение на CityJet).

342 Поради тази причина Комисията може да направи извода в обжалваното решение, че конкурентите, които понастоящем присъстват на пазара и които могат да увеличат капацитета си, също както и потенциалните конкуренти, които могат да навлязат на него, не упражняват „достатъчен конкурентен натиск“ върху образуването, получено в резултат на концентрацията (съображения 804—809 от обжалваното решение). В това отношение е необходимо да се посочи, че второстепенната роля на тримата конкуренти, посочени в обжалваното решение, не е поставена под въпрос от жалбоподателя, който единствено възпроизвежда анализа, изложен в обжалваното решение, преди да направи извода, че е погрешно да се твърди, че посочените конкуренти не могат да упражняват „конкурентен натиск“ върху образуването, получено в резултат на концентрацията (вж. точка 329 по-горе). Не това обаче твърди Комисията в обжалваното решение. Тя само посочва, че настоящите и потенциалните конкуренти не могат да упражняват „достатъчен конкурентен натиск“ върху това образувание.

343 Следователно предвид факта, че становището му остава повърхностно и фрагментарно, жалбоподателят не доказва надлежно, че анализът на Комисията не е основателен по отношение на маршрута Дъблин—Лондон. Всъщност по същество жалбоподателят посочва само, че Комисията не е представила доказателства, които позволяват да се приеме, че тримата разгледани в обжалваното

решение конкуренти, които имат около 20 % пазарен дял, не могат да упражняват „конкурентен натиск“ върху образуването, получено в резултат на концентрацията, което би контролирало около 80 % от този пазар, докато Комисията посочва в обжалваното решение причините, поради които тези конкуренти не могат да конкурират ефективно новото образование заради различията в бизнес модела, заради бариерите за навлизане на пазара и за повишаване на капацитета, както и заради различните им приоритети на развитие.

б) По маршрутите Дъблин—Бирмингам, Дъблин—Единбург, Дъблин—Глазгоу, Дъблин—Манчестър и Дъблин—Нюкасъл

Доводи на страните

³⁴⁴ Жалбоподателят посочва, че Комисията е приела, че Aer Lingus и той нямало да се изправят пред значителен конкурентен натиск от страна на другите авиокомпани по маршрутите Дъблин—Бирмингам, Дъблин—Единбург, Дъблин—Глазгоу, Дъблин—Манчестър и Дъблин—Нюкасъл, по които пътуват около 3 милиона пътници годишно. Причините, посочени в обжалваното решение, са следните: или бизнес моделът не бил подходящ (като например BA Connect, bmi, Air Malta, Narag Lloyd Express, KLM, Lufthansa, Loganair, Luxair и CityJet (съображения 816, 817, 835, 841 и 852 от обжалваното решение), или бизнес моделът бил същият, но авиокомпанията била избрала да прекрати дейностите си по посочения маршрут (като например MyTravelLite, Go Fly, Brymon Airways, преобразувано в BA City Express, а впоследствие в BA Connect и Gill Airways (съображения 812, 816, 821, 830 и 840—848 от обжалваното решение), или авиокомпанията имала „болезнен опит от предишна среща с Ryanair, а не с Aer

Lingus“ (като например easyJet и bmibaby (съображения 812, 816, 857, 862, 867, 878 и 880 от обжалваното решение), или авиокомпанията работела основно по полети бизнес класа и паркът ѝ от самолети бил твърде ограничен (като например CityJet и Luxair (съображения 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 и 882 от обжалваното решение), или летище Дъблин не било част от стратегическите цели на авиокомпанията, въпреки че тя разполагала със самолети, базирани в съответните летища на Обединеното кралство (като например BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 и Monarch (съображения 825, 834, 843, 852 и 882 от обжалваното решение), или авиокомпанията не била потвърдила, че иска да навлезе на пазара на даден маршрут (като например BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch и Jet2 (съображения 825, 834, 843, 852 и 882 от обжалваното решение), или била посочила изрично на Комисията, че не желаела да навлиза на пазара на маршрут, обслужван от Ryanair (като например Aer Aergann (съображение 826 от обжалваното решение), или мащабно навлизане на пазара или повишаване на честотата на съществуващите дейности били желани, но не били възможни предвид пренасищането на летищата (по отношение на CityJet (съображения 815—817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 и 870 от обжалваното решение) и/или се нуждаели от значителни инвестиции, за да развият марката и да пуснат в продажба полетите си в Ирландия (по отношение на BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet и Monarch (съображения 816, 825, 843 и 882 от обжалваното решение).

³⁴⁵ Жалбоподателят упреква Комисията, че е „допуснала непоследователност“ в анализа си относно тези маршрути. От една страна, когато конкурентите присъстват в значителна степен на дадено летище, Комисията приела, че присъствието им на това летище не е пряко релевантно за оценката на конкуренцията по маршрутите, обслужвани от Ryanair (съображение 825 и бележка под линия 864 от обжалваното съдебно решение). Комисията също така отказала да вземе предвид присъствието на конкурентите, които стопанисват бази или платформи на тези летища, приемайки, че те не били от значение за анализа маршрут по маршрут, при положение че от разследването и от собствените им декларации ставало ясно, че им липсвал неизменно капацитет или мотивация за навлизане на пазара на съответния маршрут (съображения 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872

и 882 от обжалваното решение). От друга страна, когато съвместното присъствие на Ryanair и Aer Lingus на дадено летище е значително, както в Бирмингам и Единбург, Комисията твърдяла, че положението е проблематично предвид бариерите за навлизане от рода на липсата на бази за конкурентите, необходимостта от „значителни инвестиции във връзка с известността на марката и маркетинга“, когато превозвачите не са установени на дадено летище, и недостатъчността на свободните в пиковите часове слотове или ограничения достъп до инфраструктурата (контактни стационарни постове) (съображения 816, 817, 826, 843, 844 и 882 от обжалваното решение).

³⁴⁶ Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

Съображения на Общия съд

³⁴⁷ В обжалваното решение Комисията анализира последиците от концентрацията върху конкуренцията по отношение на различни маршрути от Дъблин до различни градове на Обединеното кралство, с изключение на Лондон.

— По маршрута Дъблин—Бирмингам

- 348 По отношение на маршрута Дъблин—Бирмингам (съображения 811—819 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията ще има за резултат създаване на монопол, който би премахнал всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут. Комисията посочва също безуспешния опит на MyTravelLite да навлезе на този пазар през 2003—2004 г. и липсата на какъвто и да е подобен опит оттогава (съображение 815 от обжалваното решение), както и оттеглянето на bmi baby в резултат на навлизането на пазара на Ryanair (съображения 812 и 816 от обжалваното решение).
- 349 Освен това Комисията посочва причините, поради които превозвачите, които присъстват на едното от двете летища, обслужващи Бирмингам (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmi baby, Monarch, Thomsonfly), не могат да упражнят достатъчен конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, навлизайки на пазара по маршрута Дъблин—Бирмингам след концентрацията (съображение 816 от обжалваното решение). Жалбоподателят възпроизвежда, без да ги оспорва, посочените от Комисията причини, които се отнасят до съществуването на бариери за навлизане на пазара на летище Дъблин или до намеренията, изразени от посочените превозвачи, които имат приоритети, различни от ирландския пазар. В това отношение следва да се приеме, че тези причини сами по себе си са достатъчни, за да се подкрепят изводите, направени от Комисията в обжалваното решение.
- 350 Освен това не може да се твърди, както прави жалбоподателят, че Комисията е „допуснала непоследователност“ в рамките на анализа си, доколкото по различен начин е взела предвид, от една страна, особеното положение на Ryanair и Aer Lingus в Дъблин, дори и в Бирмингам по отношение на Ryanair (съображение 816 от обжалваното решение), а от друга страна, положението на другите авиокомпании на летището на пристигане. Доводът, посочен от Ryanair по отношение на възможността образуването, получено в резултат на концентрацията, да се конкурира от базата, притежавана на летището на пристигане, всъщност е разгледан и отхвърлен от Комисията за всеки съответен маршрут (вж. съображение 825 от обжалваното решение по отношение на маршрута Дъблин—Единбург и бележка под линия 864, включена в последното съображение,

в рамките на която Комисията разширява този извод спрямо всички други маршрути). Необходимо е следователно да се отхвърли твърдението на жалбоподателя по отношение на всички маршрути, за които Ryanair посочва подобна непоследователност.

351 По отношение на особеното положение на CityJet, което разполага със самолети, базирани в Дъблин, и със самолети, паркирани през нощта в Бирмингам, и което би могло да се изкуши да обслужва маршрута Дъблин—Бирмингам, по който има значителна бизнес клиентела, Комисията установява, че за да конкурира Ryanair и Aer Lingus, тази авиокомпания трябва да предложи услуга с голяма честота, обхващаща всички пикови часове, което е малко вероятно поради ограниченията по отношение на слотовете в пиковите часове на летище Дъблин и поради липсата на контактни стоянки (съображение 817 от обжалваното решение). В това отношение следва да се посочи, че причините отново не са оспорени от жалбоподателя и че сами по себе си те са достатъчни, за да подкрепят изводите, направени от Комисията в обжалваното решение.

352 На последно място, в обжалваното решение Комисията отхвърля довода, посочен от Ryanair, според който авиокомпаниите, които нямат самолети, базирани в Бирмингам (Air Malta, Narag Lloyd Express, KLM и Lufthansa), могат да бъдат изкушени да осигурят полети от тази дестинация към Дъблин, от където те обслужват също полети, но към други дестинации, при това без да имат базирани самолети. Според Комисията навлизането на пазара на маршрут, без да се разполага с база в едната или другата негова крайна точка, по принцип е по-малко ефективно и като такова сравнително рядко. Освен това ставало въпрос за превозвачи, работещи в мрежа и предлагащи пълен набор от услуги, и е малко вероятно те да упражнят значителен натиск върху образуванието, получено в резултат на концентрацията (съображение 817 от обжалваното решение). В това отношение е необходимо също да се посочи, че причините не са оспорени от жалбоподателя и че сами по себе си са достатъчни, за да подкрепят изводите, които Комисията е направила в обжалваното решение.

— По маршрута Дъблин—Единбург

- 353 По отношение на маршрута Дъблин—Единбург (съображения 820—828 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията би имало за резултат създаване на монопол, който би премахнал всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут. Комисията също посочва безуспешния опит на Go Fly да навлезе на пазара през 2001—2002 г. и липсата на подобен опит оттогава. Освен това тя уточнява, че маршрутът е много натоварен с пет полета в двете посоки дневно, осъществявани от страните по концентрацията (съображение 824 от обжалваното решение).
- 354 Освен това Комисията посочва причините, поради които превозвачите, които притежават бази или платформи на летище Единбург (BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair и Globespan), не могат да упражнят достатъчен конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, навлизайки на пазара на маршрута Дъблин—Единбург след концентрацията (съображение 825 от обжалваното решение). Жалбоподателят възпроизвежда, без да ги оспорва, причините, посочени от Комисията, които се отнасят до съществуването на бариери за навлизане на пазара на летище Дъблин или до намеренията, изразени от посочените превозвачи, които имат приоритети, различни от ирландския пазар. В това отношение следва да се приеме, че тези причини сами по себе си са достатъчни, за да бъдат подкрепени изводите, направени от Комисията в обжалваното решение.
- 355 По отношение на особеното положение на CityJet, което разполага със самолети, базирани в Дъблин, и със самолети, паркирани през нощта в Единбург, и което би могло да се изкуши да обслужва маршрута Дъблин—Единбург, по който има значителна бизнес клиентела, Комисията възпроизвежда същите разсъждения като изложените по отношение на маршрута Дъблин—Бирмингам (съображение 826 от обжалваното решение). В това отношение следва да се напомни, че тези разсъждения не са оспорени от жалбоподателя и че са достатъчни, за да бъде подкрепен изводът, направен от Комисията в обжалваното решение.

— По маршрутите Дъблин—Глазгоу, Дъблин—Манчестър и Дъблин—Нюкасъл

356 Маршрутите Дъблин—Глазгоу и Дъблин—Манчестър се характеризират с почти монополното положение на образуванието, получено в резултат на концентрацията, докато маршрутът Дъблин—Нюкасъл би дал възможност за възникване на монополно положение на обединението Ryanair—Aer Lingus. По отношение на маршрута Дъблин—Глазгоу (съображения 829—837 от обжалваното решение) обединението Ryanair—Aer Lingus притежава 96—99 % пазарен дял с единствен конкурент Loganair, който притежава 1—4 % пазарен дял и предлага полети с прекачване в Лондондери (Go Fly е навлязъл на пазара на този маршрут през 2001 г., преди да се оттегли, след като шест месеца обслужва маршрута през 2002 г.). По отношение на маршрута Дъблин—Манчестър (съображения 838—846 от обжалваното решение) обединението Ryanair—Aer Lingus притежава 98—99,6 % пазарен дял с единствен конкурент Luxair, който притежава 0,4—2 % пазарен дял и предлага полети Люксембург—Дъблин през Манчестър. По отношение на маршрута Дъблин—Нюкасъл (съображения 847—854 от обжалваното решение) обединението Ryanair—Aer Lingus притежава 96—99 % пазарен дял с единствен конкурент Loganair, който притежава 1—4 % пазарен дял и предлага полети с прекачване в Лондондери (Brymon Airways, преобразувано в BA City Express, а впоследствие в BA Connect, е навлязло на пазара на този маршрут през 2001 г., преди да се оттегли през 2003 г., а Gill Airways е навлязло на пазара през януари 2001 г., преди да прекрати дейността си през септември същата година).

357 По този въпрос в обжалваното решение Комисията отново отхвърля доводите, изложени от Ryanair в хода на административното производство, по отношение на потенциалните нови участници на пазара, които разполагат с база на летището на пристигане или CityJet (вж. *mutatis mutandis*, точки 353 и 356 по-горе). В това отношение следва да се напомни, че разсъжденията на Комисията не са поставени под въпрос от жалбоподателя, както и да се констатира, че те са достатъчни, за да бъдат подкрепени изводите, направени в обжалваното решение.

в) По маршрутите Шанън—Лондон и Корк—Лондон

Доводи на страните

- 358 Жалбоподателят поддържа, че Комисията е променила обхвата на географския пазар според собствените си нужди. В оценката си за съществуващата конкуренция Комисията включила всички летища на Лондон в съответния пазар. За разлика от това при оценката за потенциалните навлизания на пазара Комисията твърдяла, че летищата Luton и London City не могли да заместят Heathrow, Gatwick или Stansted (съображения 860 и 870 от обжалваното решение). Освен това неправилно Комисията оценила степента на вероятност от навлизане на пазара, позовавайки се на не толкова големия брой полетите в двете посоки, осъществявани в момента от авиокомпаниите Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev и Air Southwest (съображение 873 от обжалваното решение).
- 359 Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

Съображения на Общия съд

- 360 По отношение на маршрута Шанън—Лондон (съображения 855—864 от обжалваното решение) обединението Ryanair—Aer Lingus притежавало 100 % пазарен дял (easyJet се оттеглило от този пазар през октомври 2006 г. в резултат на пристигането на Ryanair като реакция от навлизането на пазара на easyJet по маршрутите Корк—Лондон и Нок—Лондон).

- 361 По отношение на маршрута Корк—Лондон (съображения 865—876 от обжалваното решение) обединението Ryanair—Aer Lingus притежавало 100 % пазарен дял (easyJet се оттеглило от този пазар през октомври 2006 г., bmibaby се оттеглило през януари 2005 г. от този маршрут, който предлагало от март 2004 г., а City Flyer Express предлагало този маршрут само през октомври 2001 г.).
- 362 По този въпрос в обжалваното решение Комисията отново отхвърля доводите, изложени от Ryanair в хода на административното производство, по отношение на потенциалните нови участници на пазара, които разполагат с база на летището на пристигане. Тези разсъждения, които почиват на силното присъствие на страните по концентрацията в Ирландия и на особеностите на някои лондонски летища, не могат да се поставят под въпрос от доводите на жалбоподателя. Всъщност, за разлика от посоченото от последния, заменяемостта на лондонските летища по отношение на търсенето не означава, че техните особености не могат да се вземат предвид по отношение на предлагането, когато става въпрос за оценка на капацитета на даден превозвач да се установи по дадена дестинация. Следователно изложената от Комисията логика в обжалваното решение не е противоречива по този въпрос.
- 363 Ето защо Комисията правилно приема, че превозвачите, които биха могли да навлязат на пазара на тези маршрути, обслужвайки „маршрут W“, без да притежават база в едната или другата дестинация (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev и Air Southwest), не могат да конкурират ефективно образуването, получено в резултат от концентрацията.
- 364 Следователно изводите, според които предвижданата концентрация възпрепятства значително ефективната конкуренция поради създаването на господстващо положение по маршрутите Шанън—Лондон и Корк—Лондон, не са поставени под въпрос от доводите на жалбоподателя.

г) По маршрутите Дъблин—Франкфурт, Дъблин—Париж, Дъблин—Мадрид, Дъблин—Брюксел, Дъблин—Берлин и Дъблин—Хамбург (Любек)

Доводи на страните

³⁶⁵ Жалбоподателят упреква Комисията, че е изключила от анализа си следните авиокомпании: Lufthansa по отношение на маршрутите Дъблин—Берлин, Дъблин—Франкфурт и Дъблин—Хамбург (Любек), тъй като пътниците от точка до точка представлявали само малка част от дейността на тази авиокомпания (съображения 913, 951 и 962 от обжалваното решение), CityJet по отношение на маршрута Дъблин—Париж, тъй като то се концентрирало върху по-доходоносната бизнес клиентела (съображение 1017 от обжалваното решение), Iberia по отношение на маршрута Дъблин—Мадрид, тъй като бизнес моделът му се основавал на дейности в мрежа с пълен набор от услуги (съображение 984 от обжалваното решение), Brussels Airlines, KLM, както и VLM, Transavia и Airlinair по отношение на маршрута Дъблин—Брюксел (съображение 936 от обжалваното решение). Според жалбоподателя Комисията не е „убедителна“, когато твърди, че тези превозвачи не били в състояние да отговорят ефективно на повишаване на цените от образуването, получено в резултат на концентрацията, по-специално защото вече обслужват посочените маршрути.

³⁶⁶ Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

Съображение на Общия съд

367 Въпреки че разсъжденията на Комисията при разглеждането на всички маршрути са доста сходни, всеки един от тях притежава определена особеност, която трябва да се напомни, по-специално по отношение на конкурентите или на авиокомпаниите, които могат да навлязат на тези пазари, за да конкурират образуванието, получено в резултат на концентрацията.

— По маршрута Дъблин—Берлин и Дъблин—Хамбург (Любек)

368 По отношение на маршрута Дъблин—Берлин (съображения 908—915 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията би имало за резултат създаване на монополно положение, което би премахнало всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут. Комисията посочва също присъствието на пазара на Lufthansa, което се е оттеглило през октомври 2000 г. Тя напомня, че съществуват бариери за навлизане на пазара, свързани с претоварването на летище Дъблин, въпреки че в този случай те могат да бъдат по-слабо изразени поради ограничения брой на честотите и поради не толкова голямото съотношение както на други места на пътници, чувствителни към фактора време.

369 По отношение на маршрута Дъблин—Хамбург (Любек) (съображения 956—964 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията би имало за резултат създаване на монополно положение, което би премахнало всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут. Комисията посочва също присъствието на пазара на Lufthansa, което се е оттеглило през октомври 2000 г., и това на Нарag-Lloyd Executive, което е навлязло на пазара през април 2004 г., за да го напусне през януари 2006 г. Тя напомня, че съществуват бариери за навлизане на пазара, свързани с претоварването на летище Дъблин, въпреки че в този случай те могат да бъдат по-слабо изразени поради ограничения брой на честотите и

поради по-малката, отколкото на други места част на пътниците, чувствителни към фактора време.

- 370 Освен това Комисията посочва причините, поради които превозвачите, които разполагат с база в Берлин (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) или в Хамбург-Любек (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings), не могат да упражняват достатъчен конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, ако след осъществяването ѝ навлязат на пазара на маршрутите Дъблин—Берлин или Дъблин—Хамбург (Любек) (съображения 913 и 962 от обжалваното решение). В това отношение жалбоподателят се ограничава да посочи, че що се отнася до Lufthansa Комисията не е „убедителна“, когато твърди, че тази авиокомпания не е в състояние да отговори ефективно на повишаване на цените от образуването, получено в резултат на концентрацията (вж. точка 365 по-горе). По този въпрос обаче трябва да се посочи, че Комисията излага няколко напълно убедителни причини. Всъщност тя установява, от една страна, че Lufthansa е превозвач, който традиционно работи в мрежа и обслужва система звезда, различна от моделите на Ryanair и Aer Lingus от точка до точка с предлагане на основни услуги, а от друга страна, че предвид оттеглянето му от пазара през 2000 г. (при положение че към този момент е нямало друг конкурент), Lufthansa вероятно няма да възнамерява за в бъдеще да навлезе на тези пазари, конкурирайки се с ново мощно образувание, чиято структура на цените е различна.

— По маршрута Дъблин—Брюксел

- 371 По отношение на маршрута Дъблин—Брюксел (съображения 931—938 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията би имало за резултат създаване на монополно положение, което би премахнало всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут. Комисията посочва също присъствието на този пазар на Sabena (преобразувано в Brussels Airlines), което се е оттеглило от него през ноември 2001 г. Тя напомня, че съществуват бариери за навлизане

на пазара, свързани с претоварването на летище Дъблин и с голямата натовареност на този маршрут.

- 372 Освен това Комисията посочва причините, поради които превозвачите, които разполагат с база в Брюксел (Brussels Airlines, KLM и VLM) или в Айндховен в Нидерландия (Transavia и Airlinair), което не се приема за летище, което може да замести летището на Брюксел, не могат упражняват достатъчен конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, навлизайки на пазара на маршрута Дъблин—Брюксел (съображение 936 от обжалваното решение). В това отношение жалбоподателят се ограничава да посочи, че Комисията не е „убедителна“, когато твърди, че тези авиокомпании не са в състояние да отговорят ефективно на повишаване на цените от образуването, получено в резултат на концентрацията (вж. точка 365 по-горе). Трябва да се посочи обаче, че по този въпрос Комисията излага няколко напълно убедителни причини. Всъщност тя установява, че Brussels Airlines и KLM са основно превозвачи, работещи в мрежа, предлагащи пълен набор от услуги, чийто бизнес модел се различава от този на Ryanair и Aer Lingus, че VLM си е създадо постоянна бизнес клиента, стопанисвайки по-малки самолети, които позволяват приземяване на летище Лондон Сити и че Transavia и Airlinair летят до Айндховен, а не до Брюксел.

— По маршрута Дъблин—Франкфурт

- 373 По отношение на маршрута Дъблин—Франкфурт (съображения 948—955 от обжалваното решение) страните по концентрацията притежават като капацитет 59—87 % обединен пазарен дял през лятото на 2006 г., независимо дали транзитните пътници се вземат предвид, или не. Така пазарният дял на конкурента Lufthansa се движи между 13 % и 41 %, като се вземат предвид транзитните пътници.

374 В това отношение следва да се посочи, че Комисията излага причините, поради които Lufthansa не може да конкурира ефективно образуванието, получено в резултат на концентрацията на този пазар. Всъщност в обжалваното решение Комисията посочва, че бизнес моделът на Lufthansa ясно се различава от тези на Aer Lingus и Ryanair. Освен това тя установява, че Lufthansa предлага услуга с голяма честота, чиито разписания са адаптирани към потока заминаващи и пристигащи пътници на летище Франкфурт. Комисията установява също, че от резултатите от разследването, проведено сред клиенти, става ясно, че повечето клиенти на Aer Lingus или на Ryanair смятат по-скоро другата ирландска авиокомпания за заместител за полета Дъблин—Франкфурт отколкото Lufthansa. Следователно жалбоподателят не може да твърди, че Комисията чисто и просто изключва Lufthansa от анализа си, тъй като пътниците от точка до точка представляват само малка част от дейността на тази авиокомпания (вж. точка 365 по-горе).

— По маршрутите Дъблин—Мадрид и Дъблин—Париж

375 По отношение на маршрута Дъблин—Мадрид (съображения 981—989 от обжалваното решение) страните по концентрацията притежават като капацитет 66—75 % обединен пазарен дял, предвиден за лятото на 2007 г., независимо дали транзитните пътници се вземат предвид, или не. Така пазарният дял на конкурента Iberia се движи между 25 % и 34 %, като се вземат предвид транзитните пътници. Комисията посочва също присъствието на пазара на Spanair, което се е оттеглило през октомври 2006 г. Освен това тя напомня, че съществуват бариери за навлизане на пазара, свързани с претоварването на летище Дъблин, въпреки че в този случай те могат да бъдат по-слабо изразени, доколкото става въпрос за маршрут с голяма честота.

376 По отношение на маршрута Дъблин—Париж (съображения 1014—1021 от обжалваното решение) страните по концентрацията имат 61—80 % обединен пазарен дял за лятото на 2006 г., независимо дали транзитните пътници се вземат предвид, или не. Така пазарният дял на конкурента CityJet се движи между 20 %

и 39 %, като се вземат предвид транзитните пътници. През последните години нито един друг превозвач не е навлязъл на пазара.

377 В това отношение следва да се посочи, че Комисията излага причините, поради които Iberia — по маршрута Дъблин—Мадрид (съображение 984 от обжалваното решение), и CityJet — по маршрута Дъблин—Париж (съображение 1017 от обжалваното решение) не могат да конкурират ефективно образуването, получено в резултат на концентрацията. Всъщност Комисията подчертава, че Iberia не може да се счита за близък конкурент на страните по концентрацията заради бизнес модела му, основан на дейности в мрежа и на предлагане на пълен набор от услуги, който е насочен към голям брой транзитни пътници по този маршрут. Освен това Комисията подчертава, че CityJet има за основна цел да захрани полетите на средни и далечни разстояния на Air France, излитащи от летище Roissy-Charles-de-Gaulle. Тези разсъждения не са оспорени като такива от жалбоподателя, който критикува само тяхната убедителност, без да дава други уточнения. Следователно жалбоподателят не може да твърди, че Комисията чисто и просто изключва тези две авиокомпании от анализа си (вж. точка 365 по-горе).

д) По маршрутите Дъблин—Милано и Дъблин—Рим

Доводи на страните

378 Жалбоподателят поддържа, че Комисията неправилно е изключила Alitalia като потенциален конкурент на образуването, получено в резултат на

концентрацията, поради скорошното му оттегляне от маршрутите Дъблин—Рим и Дъблин—Милано, както и поради финансовите му затруднения (съображения 1011 и 1041 от обжалваното решение). Освен това Комисията неправилно изключила наличието на конкурентна заплаха от страна на този превозвач, който работел в мрежа и предлагал пълен набор от услуги. Всъщност Комисията на практика не била посочила нито едно обстоятелство, което да доказва, че Alitalia не би могло лесно да предложи отново полети до Дъблин, ако образуването, получено в резултат на концентрацията, повиши цените, тъй като Alitalia притежавало много самолети, базирани в Рим и Милано.

- 379 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

Съображения на Общия съд

- 380 По отношение на маршрута Дъблин—Милано (съображения 1006—1013 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията би имало за резултат създаване на монополно положение, което би премахнало всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут (100 % обединен пазарен дял, предвиден за лятото на 2007 г.). Комисията посочва също присъствието на този пазар на Alitalia, което се е оттеглило оттам през октомври 2006 г., няколко месеца след навлизането на Ryanair на пазара на този маршрут. Тя напомня, че съществуват бариери за навлизане на пазара, свързани с претоварването на летище Дъблин в пиковите часове.
- 381 По отношение на маршрута Дъблин—Рим (съображения 1036—1043 от обжалваното решение) осъществяването на концентрацията би имало за резултат създаване на монополно положение, което би премахнало всяка конкуренция, съществуваща по този маршрут (100 % обединен пазарен дял, предвиден за лятото на 2007 г.). Комисията посочва също присъствието на този пазар на Alitalia, което се е оттеглило оттам през октомври 2005 г., преди да направи за кратко

опит за ново навлизане на пазара през лятото на 2006 г. Тя напомня, че съществуват бариери за навлизане на пазара, свързани с претоварването на летище Дъблин в пиковите часове и с развитието на този маршрут.

382 Освен това Комисията посочва причините, поради които превозвачите, които притежават база в Милано или Рим (Alitalia, Air One, easyJet и MyAir), не могат да упражнят достатъчен конкурентен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, навлизайки на пазара на маршрутите Дъблин—Милано и Дъблин—Рим (съображения 1011 и 1041 от обжалваното решение). В това отношение жалбоподателят се ограничава да посочи, че Комисията неправилно приема, че Alitalia не може да конкурира ефективно образуването, получено в резултат на концентрацията, поради финансови затруднения и поради бизнес модела на авиокомпанията, предлагащ пълен набор от услуги. Необходимо е обаче да се констатира, че тези разсъждения обосновават извода, който прави Комисията в обжалваното решение.

383 От всичко гореизложено следва, че доводите, изтъкнати от жалбоподателя по отношение на няколкото маршрута, анализирани в обжалваното решение, не позволяват да се постави под въпрос изводът на Комисията, че осъществяването на концентрацията би възпрепятствало значително ефективната конкуренция поради създаването на господстващо положение.

384 Освен това следва да се посочи, че господстващото положение, което предвижданата концентрация би породила на пазара на тези маршрути, са или монополистични, или почти монополистични, или много значими и са достатъчни като такива, за да подкрепят на този етап от анализа направения от Комисията извод, че осъществяването на концентрацията трябва да се обяви за несъвместимо с общия пазар.

385 Следователно е необходимо да се приеме, че в зависимост от резултата от анализа за повишаване на ефективността и за ангажиментите, направени в рамките на четвъртото и петото правно основание, Комисията правилно обявява предвиданата концентрация за несъвместима с общия пазар.

Г — По четвъртото правно основание относно преценката на твърдяното повишаване на ефективността

386 Най-напред следва да се посочи, че съображение 29 от Регламента за концентрациите гласи:

„За да определи въздействието на дадена концентрация по отношение на конкуренцията на общия пазар, е необходимо да бѐд[е] взет[о] предвид [всяко] доказан[о] и вероятн[о] повишаване на ефективността, изтъкнат[о] от засегнатите предприятия. Възможно е [повишаването на ефективността] на концентрацията да обезсил[и последиците] върху конкуренцията, и по-специално потенциална вреда по отношение на интересите на потребителите, която иначе би била налице, а също и концентрацията да не възпрепятства съществено ефективната конкуренция на общия пазар или на съществена част от него, особено в резултат от създаването или засилването на господстващо положение. Комисията публикува ръководство за условията, при които тя би могла да вземе предвид [повишаването на ефективността] при оценката на даден[а концентрация]“.

387 Ръководството на Комисията, посочено в съображение 29 от Регламента за концентрациите, се съдържа в точки 76—88 от Насоките. В точка 78 от Насоките е посочено, че ефективността трябва да бѐде в полза на потребителите, да е характерна за съответната концентрация и да е удостоверима, за да може Комисията, която преценява твърденията за наличие на повишаване на ефективността, в рамките на оценката си за концентрацията, да направи заключението, че в резултат от тази ефективност не е налице основание концентрацията да бѐде обявена за несъвместима с общия пазар. Тези условия са кумулативни и

се разглеждат впоследствие според реда, приет от Комисията в обжалваното решение.

388 Анализът, направен от Комисията в обжалваното решение, който е релевантен в рамките на преценката на настоящото правно основание, очертава следните етапи. На първо място, Комисията посочва доводите, представени от Ryanair в хода на административното производство, според които концентрацията не представлявала никакъв риск за конкуренцията поради повишаването на ефективността, свързано с прилагането спрямо Aer Lingus на нискобюджетния бизнес модел на Ryanair. Това повишаване на ефективността щяло да е в резултат на мащабни икономии в сферата на разходите за персонал, разходите за придобиване на собственост върху самолетите, разходите за поддръжка, летищните такси, наземните дейности и разходите за разпространение. Според Ryanair повишената ефективност не можела да се постигне нито чрез алтернативна транзакция, нито самостоятелно от двете авиокомпании при липса на концентрация. Повишаването на ефективността щяло да се пренесе върху потребителите под формата на намалени тарифи, увеличаване на честотата на полетите и на броя на маршрутите, както и под формата на подобряване на продуктите и услугите, без да се засегне качеството на услугите, предлагани от Aer Lingus (точка 7.10.2 от обжалваното решение). Анализът за Aer Lingus също е изложен в обжалваното решение (точка 7.10.3 от обжалваното решение).

389 На второ място, Комисията подчертава, че от принципите, изложени в съображение 29 от Регламента за концентрациите и в Насоките, следва, че за да може да се обезсили негативното въздействие на дадена концентрация върху потребителите, повишаването на ефективността трябва да може да бъде проверено (т.е. да е обоснована, количествено измерена и подкрепена с вътрешни изследвания и документи, при необходимост), евентуално да бъде от полза за потребителите и да не може да се постигне в подобна степен със средства, които противоречат на конкуренцията в по-малка степен, отколкото предложената концентрация (присъщо за концентрацията повишаване на ефективността). Трите условия — повишаването да може да бъде проверено, потребителите да имат полза от него и то да е присъщо за концентрацията — са кумулативни (точки 7.10.1 и 7.10.4 от обжалваното решение).

- 390 На трето място, Комисията приема, че повишаването на ефективността, твърдяно от Ryanair, не може да бъде проверено, тъй като се изразява предимно в общо уверение, че авиокомпанията може да пренесе в Aer Lingus своя бизнес модел и в частност свързаните с него равнища на разходите, без достатъчно да се взема под внимание компенсирането на по-ниското ниво на характеристики на продукта и на приходите от него. Някои от твърденията на Ryanair относно повишаването на ефективността са направени въз основа на много силни предположения, които не могат да бъдат проверени по независим начин (точка 7.10.4.2 от обжалваното решение). Обжалваното решение съдържа също оценка на специфичността на концентрацията (точка 7.10.4.3 от обжалваното решение) и на печалбата за клиентите (точка 7.10.4.4 от обжалваното решение).
- 391 В съображение 1151 от обжалваното решение Комисията прави извода, че твърденията на Ryanair за повишаване на ефективността не могат да бъдат проверени и не са присъщи за концентрацията. Според Комисията, дори и двете условия да са удовлетворени, повишаването на ефективността би засегнало фиксираните разходи на Aer Lingus (по функционирането на самолетите), което навежда на мисълта, че то може би няма да е от полза за потребителите. Накрая, Комисията препраща към точка 84 от Насоките, според която „[м]ного малко вероятно е даден[а концентрация, която] води до позиция на пазара, която е близка до монополната или води до подобно ниво на пазарна мощ, да бъде обявен[а] за съвместим[а] с общия пазар поради това, че приходите от ефективността са достатъчни, за да неутрализират [нейните] потенциални антиконкурентни последици“.
- 392 По същество жалбоподателят критикува този аспект на обжалваното решение, посочвайки, че въпреки потенциалните антиконкурентни последици концентрацията щяла да доведе до повишаване на ефективността. Това повишаване на ефективността можело да бъде проверено, било присъщо за концентрацията и от полза за потребителите. Следователно критериите, поставени в точка 76 и сл. от Насоките, били спазени и Комисията трябвало да обяви концентрацията за съвместима с общия пазар. Най-общо жалбоподателят упреква Комисията, че не е взела предвид конкретните обстоятелства, които е представил, и се е

позовала на „догадките“, изложени от Aer Lingus. По отношение на повишаването на ефективността обаче не само че Ryanair било референтният източник, но и Aer Lingus не можело да бъде информирано за икономите на разходите, направени от Ryanair, а и било в интерес на Aer Lingus да подценява повишаването на ефективността в резултат на концентрацията, за да се защити срещу офертата на Ryanair и да не приеме собствената си липса на ефективност. Жалбоподателят упреква Комисията също, че е приложила „неразумен и погрешен критерий“ по отношение на обхвата на повишаване на ефективността, който е трябвало да докаже, позовавайки се на точка 84 от Насоките, която установява отрицателна презумпция спрямо последиците от повишаване на ефективността при положение на пазара, близко до монополното. В конкретния случай Ryanair посочва, че предвижданата концентрация не би довела до монополно положение.

³⁹³ Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, посочва, че доколкото концентрацията би довела до положение на пазара, близко до монополното, много малко вероятно е тя да бъде обявена за съвместима с общия пазар с мотива, че предизвиканото повишаване на ефективността е достатъчно, за да неутрализира нейните потенциални антиконкурентни последици. Във всеки случай трите критерия, които трябва да се разгледат, не били изпълнени: твърдяното от Ryanair повишаване на ефективността не можело да бъде проверено, нито било присъщо за концентрацията, както и не било от полза за потребителите.

1. По проверяемостта на твърдението за повишаване на ефективността

а) Доводи на страните

³⁹⁴ Първо, жалбоподателят оспорва наблюдението на Комисията, според което твърденията относно повишаване на ефективността се обосновавали с твърде

хипотетични обстоятелства (съображение 1133 от обжалваното решение). На Комисията били представени „много подробни изчисления“ въз основа на опита, придобит в продължение на около петнадесет години търговска дейност в Европа, и на използването на повече от 130 самолета по повече от 500 маршрута. Ryanair било в най-подходящото положение да представи „сериозни, достоверни и подлежащи на проверка изчисления“, за разлика от Комисията, която нямала опит в тази област, и Aer Lingus, което не било модел за ефективност. Дори да се предположело, че в тези изчисления е заложена вероятност от грешка, резултатът, а именно повишаването на ефективността, възлизащо на 221,7 милиона евро, не можело чисто и просто да не се вземе предвид. Жалбоподателят критикува също изискването, посочено в точка 1133 от обжалваното решение, според което трябвало да предостави документи преди концентрацията, въз основа на които да се оцени по обективен и независим начин обхватът на повишаването на ефективността. Всъщност повишаването на ефективността съществувало независимо дали е представено писмено преди или след известието за концентрацията. Подобно изискване не можело да се изпълни, тъй като често едва след известието за ППИ съставителите му имали достъп до счетоводството на даденото предприятие.

395 Второ, жалбоподателят посочва, че като твърди, че повишаването на ефективността не подлежи на проверка, Комисията изтъква, че това предполага жалбоподателят да е в състояние да пренесе „изцяло“ бизнес модела си върху Aer Lingus, без да понижи по този начин определени характеристики на продукта. Това твърдение обаче било резултат от недоразумение, тъй като Ryanair нямало намерението да пренесе „изцяло“ икономическия си модел върху Aer Lingus, а единствено да поддържа диференцирана услуга, утвърждавайки позицията на Aer Lingus по отношение на повишаване на ефективността и намаляването на разходите.

396 Трето, жалбоподателят поддържа, че направеното в съображение 1134 от обжалваното решение позоваване на придобиването от негова страна на Buzz, не подкрепя тезата на Комисията. Всъщност самолетният парк на Aer Lingus бил много по-голям от този на Buzz, а икономите, направени за гориво, поддръжка и подмяна били поради тази причина по-големи, а не по-ограничени от тези,

които посоченото придобиване щяло да разреши. Освен това, както било направило с Buzz, Ryanair можело да замени въпросните самолети и да договори по-добри условия за наем от приетите понастоящем от Aer Lingus.

397 Четвърто, жалбоподателят напомня, че окончателно се е ангажирал в рамките на ППИ да намали цените на Aer Lingus, да премахне допълнителните разходи, свързани с горивото, за определена сума, да поддържа честотите и да подобри услугата. Единствено повишаването на ефективността щяло да му позволи да изпълни ангажиментите си, осигурявайки едновременно рентабилност. Следователно Комисията не можела да твърди в съображение 1135 от обжалваното решение, че не разполага с никакви данни, които могат да бъдат проверени, и които установяват, че повишаването на ефективността можело да се постигне по отношение на трите основни въпроса за потребителите, а именно цената на билетите, честотата на полетите и качеството на услугата по всеки от маршрутите.

398 Пето, жалбоподателят набляга на капацитета на образуването, получено в резултат на концентрацията, да реализира икономии в областта на рекламата поради нараснала покупателна способност по цялата мрежа, която щяла да бъде покрита в резултат на концентрацията.

399 Шесто, жалбоподателят упреква Комисията, че не е признала интереса от възможността му да използва опциите си, позволяващи му да купува или наема Boeing 737, за да замени наетите при високи разходи от Aer Lingus самолети. Комисията видяла в това „просто прехвърляне на наем“ (съображение 1137 от обжалваното решение). При липса на концентрация функционирането на Ryanair не изисквало то да упражнява всички тези опции. Следователно, ако ги упражняло в полза на Aer Lingus, Ryanair не понасяло никакви „алтернативни разходи“. Комисията не доказала, че условията на договорите, сключени с Boeing, позволяват на Ryanair да упражнява тези „нежелани опции“ и да

препродава самолетите на свободния пазар, нито че Ryanair избрало действително да използва тези опции, за да конкурира по този начин Boeing на пазара на нови самолети. Подобно поведение не било „нито реалистично, нито разумно от търговска гледна точка“. В съображение 1138 от обжалваното решение Комисията отново погрешно приела, че изчисленията, направени от Ryanair по отношение на разходите за придобиване на собственост върху самолети, били „особено оптимистични“, пренебрегвайки по този начин опита му в тази област.

400 Седмо, жалбоподателят подчертава, че Комисията неправилно е „предположила“ в съображение 1139 от обжалваното решение, че някои от икономистите, предвидени в областта на летищните такси, предполагат, че той прехвърля полетите на Aer Lingus от основни летища с високи разходи към второстепенни летища с ниски разходи. Всъщност Ryanair било доказало, че евентуалните икономии в областта на летищните такси не се основават на намаляване на разходите на летище Дъблин или на изменение в летищата на пристигане на Aer Lingus. Логиката на концентрацията се състояла в стопанисване на самолетите на Aer Lingus в основни летища. Освен това, за разлика от твърденията на Aer Lingus, представени в съображение 1118 от обжалваното решение, времето за обслужване на Ryanair било 25 минути на летище Дъблин, което все пак е основно летище, докато Aer Lingus работело на базата на 40 до 55 минути за обслужване. Същото време било постигнато и на претоварени летища като тези на Бирмингам или Манчестър (вж. бележката на York Aviation от 19 януари 2007 г. относно повишаването на ефективността, свързано с времето за обслужване).

401 Осмо, жалбоподателят посочва, че Комисията тълкувала неправилно ирландското дружествено право, тъй като по силата на това законодателство Ryanair контролирало Aer Lingus веднага след придобиването на 50 % от акциите му. „Враждебният характер“ на поемането на контрола, посочен в съображение 1140 от обжалваното решение, бил следователно лишен от релевантност и Комисията неправилно била предположила, че сливането на двете предприятия щяло да се усложни, ако Ryanair контролира по-малко от 100 % от акциите на Aer Lingus.

402 Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

403 В обжалваното решение Комисията посочва, че повишаването на ефективността, твърдяно от Ryanair, не може да бъде проверено, тъй като се изразява предимно в общо уверение, че авиокомпанията може да приложи по отношение на Aer Lingus своя бизнес модел, и в частност свързаните с него равнища на разходите, без достатъчно да се взема под внимание компенсирането на спада, свързан с характеристиките на продуктите и на приходите. Комисията смята също, че някои от твърденията на Ryanair относно повишаването на ефективността са направени въз основа на предположения, които не могат да бъдат проверени по независим начин (точка 7.10.4.2 от обжалваното решение).

404 Следователно условието относно проверяемостта на повишаването на ефективността, предвидено в Насоките, не е изпълнено — обстоятелство, което жалбоподателят оспорва, посочвайки осем твърдения за нарушения по този въпрос.

405 На първо място, що се отнася до оценките, направени от Комисията в обжалваното решение относно данните, представени от Ryanair (съображение 1133 от обжалваното решение; вж. точка 395 по-горе), следва най-напред да се напомни, че Комисията приема, че „някои от твърденията на Ryanair относно [повишаването на] ефективността са направени въз основа на [...] предположения, които

не могат да бъдат проверени по независим начин“ [неофициален превод]. В обжалваното решение Комисията подчертава също, че „изглежда не съществува нито един документ отпреди концентрацията, въз основа на който да се оцени по обективен и независим начин обхватът на повишаването на ефективността, предизвикано от придобиването на Aer Lingus“ [неофициален превод]. В този смисъл Комисията посочва, че „смята за съществено представянето на подобни документи, за да се докаже, от една страна, че бизнес моделът на Ryanair е различен, единствен и по-добър от този на Aer Lingus, а от друга страна, че структурата на разходите би могла успешно да се възпроизведе върху Aer Lingus след концентрацията“ [неофициален превод]. Подобни сведения могат да се разбират в смисъл, че би могло да се изисква от уведомяващата страна да представи данни, които отговарят на посоченото по-горе определение за документите, чието представяне се счита за „съществено“ от Комисията.

406 От точка 86 от Насоките обаче следва, че ефективността трябва да „[може да бъде проверена]“, така че Комисията основателно да се убеди, че има „вероятност“ ефективността да се реализира и да бъде достатъчно значима, за да неутрализира потенциалните увреждания на интересите на потребителите, които възникват в резултат от концентрацията. Същата точка от Насоките посочва, че колкото „по-точни и убедителни“ са твърденията за ефективност, толкова по-добре ще бъдат оценени от Комисията. В това отношение в посочената точка се пояснява, че когато е възможно предимствата и ползите за потребителите, които са резултат от нея, следва да бъдат „количествено установени“ и че когато не са налице необходимите данни, за да се даде възможност за точен количествен анализ, трябва да е възможно да се предвиди „ясно определено“ позитивно въздействие по отношение на потребителите, „а не само маргинално такова“. Следователно условието относно проверяемостта на повишаването на ефективността не изисква уведомяващата страна да представи данни, които да могат да бъдат проверени по независим начин от трето лице, или на документи отпреди концентрацията, въз основа на които да се оцени по обективен и независим начин обхватът на повишаването на ефективността, предизвикано от придобиването.

- 407 Това тълкуване се подкрепя от прочита на точка 87 от Насоките, от която следва, че по-голямата част от информацията, която дава възможност на Комисията да оцени повишаването на ефективността, се притежава изцяло от страните по концентрацията и че поради това в интерес на страните по концентрацията е те своевременно да предоставят цялата необходима информация.
- 408 Освен това неизчерпателното изброяване на доказателствата, релевантни за оценката на повишаването на ефективността, в точка 88 от Насоките включва доказателства от различно естество, без акцентът да е поставен върху необходимостта да бъдат годен предмет на независима проверка или да са отпреди концентрацията. Изброяването посочва по-специално вътрешни документи, които са били използвани от управителния орган, за да реши да предприеме концентрацията, изявления на управителите до собствениците и до финансовите пазари относно очакваното повишаване на ефективността, примери за повишаване на ефективността и ползи за потребителите в миналото, както и изследвания на външни експерти преди концентрацията за вида и размера на повишаването на ефективността и за степента, в която потребителите е вероятно да се облагодетелстват.
- 409 Следователно възможността за независима проверка на предположенията, на които почиват твърденията на Ryanair, относно повишаването на ефективността, не се изисква от Насоките, които определят ръководните начала на Комисията, приложими в това отношение. При всички обстоятелства в конкретния случай Комисията не би могла да изключи данните, представени от Ryanair, тъй като почиват на предположения, които не могат да бъдат проверени по независим начин. Освен това Комисията не би могла да изисква определен вид документи като например документи отпреди концентрацията, въз основа на които да се оцени по обективен и независим начин обхватът на повишаването на ефективността, предизвикано от придобиването, за да оспори релевантността на информацията, произтичаща от друг вид документи, които могат да бъдат представени.

410 В този смисъл Ryanair има право да представи на Комисията собствените си данни относно очакваното повишаване на ефективността от концентрацията, без да трябва да прибегва задължително до оценка, която да може да бъде проверена по независим начин от трето лице или да бъде направена преди известието за концентрацията. Търговската дейност не позволява непременно представянето на подобни документи своевременно, а документите, използвани от дадено предприятие за започване на ППИ, независимо дали произхождат от предприятието или от неговите органи, могат да бъдат в известна степен релевантни в подкрепа на съдържанието на твърденията относно повишаването на ефективността.

411 Следва обаче да се подчертае, че Комисията е разгледала конкретно дали твърденията на Ryanair за повишаване на ефективността „[подлежат на проверка]“, така че да може да бъде в разумна степен убедена, че има вероятност то да се реализира и да бъде достатъчно значимо, за да неутрализира потенциалните увреждания на интересите на потребителите в резултат от концентрацията. Всъщност в съображение 1133 от обжалваното решение Комисията подчертава, че предвид твърденията на Ryanair относно повишаването на ефективността „изглежда твърде оптимистично да се твърди, че Ryanair би могло да приложи по отношение на Aer Lingus своя бизнес модел, и в частност свързаните с него равнища на разходите, без да се компенсира спадът, свързан с характеристиките на продуктите и на приходите“ [неофициален превод]. Комисията посочва, че „Ryanair не представя никакво обективно или подкрепящо доказателство в това отношение освен известна увереност в „по-агресивния си стил на управление“ [неофициален превод].

412 Тази критика на данните, представени от Ryanair, се състои в оспорване на възможността с тях да се докаже, че твърдението за повишаване на ефективността може да неутрализира негативното въздействие, което концентрацията би могла да предизвика евентуално върху конкуренцията. В това отношение в точка 87 от Насоките се посочва, че доказването е задължение на уведомяващите страни. Повишаването на ефективността трябва да бъде „количествено установен[o]“ или поне „ясно определен[o]“, както следва от точка 86 от Насоките.

- 413 При липса на обстоятелства, които позволяват да се докаже, че повишаването на ефективността, което се очаква поради прилагането спрямо Aer Lingus на бизнес модела на Ryanair, отчита загубите, до които би довело изоставянето на бизнес модела, възприет от Aer Lingus, Комисията с право поставя под въпрос проверяемостта на твърдението за повишаване на ефективността. И по този въпрос обаче жалбоподателят се задоволява да твърди в писмените си изложения, че неговият бизнес модел е по-добър от този на Aer Lingus и че би довел до повишаване на ефективността, възлизащо на 221,7 милиона евро (съображение 1106 от обжалваното решение, и по-специално таблица № 3). Именно тези цифри са оспорени от Комисията. В съображения 1135 и 1140 от обжалваното решение Комисията отново подчертава, че Ryanair не е доказало, че може да намали разходите на Aer Lingus, без това да се отрази върху качеството на услугите.
- 414 Следователно, тъй като Ryanair не посочва защо разсъжденията на Комисията са погрешни по отношение на недоказването на факта, че то може да намали разходите на Aer Lingus, без това да се отрази върху качеството на услугите, следва да се приеме, че Комисията правилно може да постави под въпрос проверяемостта на твърдението за повишаване на ефективността предвид данните, представени от Ryanair по този въпрос.
- 415 Второ, що се отнася до влиянието върху анализа на разликата между бизнес модела на Aer Lingus и на Ryanair, последното дружество поддържа по същество, че Комисията не е взела предвид намерението му да запази диференцирана услуга, без да пренесе „изцяло“ бизнес модела си върху Aer Lingus (съображение 1133 от обжалваното решение, вж. точка 395 по-горе).
- 416 Това твърдение за нарушение не отчита факта, че Комисията изцяло е взела предвид хипотезата, посочена от жалбоподателя. Всъщност съмненията ѝ по отношение на проверяемостта на твърдението за повишаване на ефективността

във връзка с данните, предоставени от жалбоподателя, са следните: или Ryanair напълно установява бизнес модела си и тогава в рамките на оценката за повишаване на ефективността, твърдяно от Ryanair, следва да се вземе предвид спадът, свързан с характеристиките на продуктите и с приходите, произтичащи от бизнес модела на Aer Lingus, или Ryanair запазва, както е имало намерение, характеристиките на продуктите и приходите, произтичащи от бизнес модела на Aer Lingus, но тогава повишаването на ефективността ще бъде непременно по-малко от повишаването, което е резултат от пълното прилагане на модела на нискобюджетни услуги на ниски цени на Ryanair. Именно върху тази неточност, засягаща данните, предоставени от Ryanair, Комисията правилно основава разсъжденията, които следва в обжалваното решение.

⁴¹⁷ Трето, що се отнася до направеното в обжалваното решение позоваване на придобиването от Ryanair на авиокомпанията Buzz — дъщерно дружество на KLM (съображение 1134 от обжалваното решение, вж. точка 396 по-горе), следва да се посочи, че страните признават, че това придобиване не е от същото естество като планираното придобиване на Aer Lingus. Именно разрешението, изложено в обжалваното решение, свидетелства за разликите между тези две концентрации (изчезването на марката Buzz, възстановяване на самолетите, прекъсване на голяма част от полетите). Повишаването на ефективността, на което се позовава Ryanair, основавайки се на този пример, почива следователно върху хипотезата за пълно прилагане на бизнес модела на Ryanair върху придобитото предприятие.

⁴¹⁸ Четвърто, що се отнася до обхвата на ангажиментите, поети от жалбоподателя при ППИ, относно намаляването на цените, предлагани от Aer Lingus, отстраняването на допълнителните разходи, свързани с горивото, поддържането на честотите и подобряването на услугата (съображение 1134 от обжалваното решение, вж. точка 397 по-горе), както Комисията посочва в писмените си изложения, без това да бъде оспорено от жалбоподателя, обещание за възприемане на дадено поведение в рамките на неопределен и вероятно твърде кратък период от време не може да се приеме за повишаване на ефективността, нито за доказателство за наличието на повишаване на ефективността.

419 Пето, що се отнася до повишаването на ефективността във връзка с евентуално намаляване на разходите за реклама (съображение 1136 от обжалваното решение, вж. точка 398 по-горе) отправената от жалбоподателя критика не поставя под въпрос опасението, изложено в обжалваното решение. Всъщност, ако Ryanair има намерение да запази политиката на разграничаване от Aer Lingus по отношение на марката и на качеството, Aer Lingus ще трябва да продължи със собствената си различна маркетингова стратегия. Подобен избор би могъл на практика да наложи запазването на рекламните разходи, за да може клиентите да не бъркат двете авиокомпании.

420 Шесто, що се отнася до разходите за придобиване на собственост върху самолети (съображения 1137 и 1138 от обжалваното решение, вж. точка 399 по-горе) в обжалваното решение Комисията приема, че по отношение на използването на опциите, притежавани от Ryanair, които му позволяват да купува самолети на цени, по-ниски от пазарните, вероятната хипотеза би била Ryanair да използва тези опции, за да поднови собствения си летищен парк. Ако Ryanair възнамерява да направи бърза печалба чрез продажбата на нови самолети на друга авиокомпания или да прехвърли тази опции на Aer Lingus, за да поднови летищния парк на тази авиокомпания, стойността на заместването с използване на други самолети би се равнявала изцяло на повишаването на ефективността, което би го обезсмислило. Комисията посочва също, че дори двете предходни хипотези да не се потвърдят, предположенията, използвани за придаване на количествено изражение на разходите за придобиване на собственост върху самолетите, изглеждат „особено оптимистични“, доколкото почиват на възможността летищният парк на Aer Lingus да бъде продаден на балансова стойност.

421 Критиката на жалбоподателя не поставя под въпрос основателността на този анализ. Що се отнася до възможността да не се използват посочените опции, такава естествено съществува, но тогава Ryanair би загубило евентуалната си печалба. По отношение на желанието, изразено от жалбоподателя, Комисията да докаже, че условията на договорите, сключени с Boeing, му позволяват да упражнява тези „нежелани опции“ и да препродава самолетите на свободния пазар, или че то е избрало действително да използва тези опции, за да конкурира по този начин Boeing на пазара на нови самолети, е трудно да се разбере защо е необходимо това доказване. Всъщност Комисията се ограничава да изложи

различните разрешения, предложени на Ryanair, ако то реши да упражни опциите си, посочвайки, че те първоначално са замислени за подновяване на самолетния парк на Ryanair. На последно място, жалбоподателят не посочва защо критиката, изложена от Комисията по отношение на оптимистичния характер на продажбата на самолетния парк на Aer Lingus на цената на балансовата му стойност, е погрешна единствено поради опита му в тази област.

422 Седмо, по отношение на летищните такси и наземните дейности (съображение 1139 от обжалваното решение, вж. точка 400 по-горе) следва да се констатира, подобно на Комисията, че тя само посочва в обжалваното решение, че „намаляването на разходите, което би произтекло от прехвърлянето на услугите на Aer Lingus към второстепенни летища, само по себе си не представлява повишаване на ефективността“ [неофициален превод]. Това може да се разбере чрез примера, даден от Комисията, която посочва, че Ryanair поддържа по-специално, че е сключило договор с летище Bergamo, по силата на който то му фактурира цена на пътник значително по-ниска от исканата от Aer Lingus, за да лети до Милано. Bergamo обаче е второстепенно летище, до което Aer Lingus не лети, така че твърдението за повишаване на ефективността може да се реализира единствено като се прехвърлят към Bergamo настоящите полети на Aer Lingus в посока Милано—Линате и Милано—Малпенса. Следователно предвид необходимостта от това изменение в предлагането на услуги на Aer Lingus Комисията правилно оспорва в обжалваното решение наличието на подобно повишаване на ефективността.

423 Осмо, по отношение на въздействието на повече или по-малкото контролно участие на Ryanair в Aer Lingus (съображение 1140 от обжалваното решение, вж. точка 401 по-горе) в обжалваното решение Комисията по същество правилно приема, че участие под 100 % ще усложни постигането на твърдяното повишаване на ефективността предвид „враждебния характер“ на нотифицираната концентрация. Противопоставянето, което може да възникне от страна на акционерите на Aer Lingus, които не биха приели поемането на контрола от Ryanair, като някои от тях, например ирландската държава или персоналет на Aer Lingus, могат да притежават значително участие в капитала на Aer Lingus,

рисува на практика да забави или постави под въпрос някои решения, които Ryanair би могло да приеме за намаляване на разходите.

- 424 От гореизложеното следва, че твърденията на жалбоподателя за нарушения, свързани с проверяемостта на твърдението за повишаване на ефективността, трябва да бъдат отхвърлени.

2. По присъщия за концентрацията характер на твърдяното повишаване на ефективността

а) Доводи на страните

- 425 Жалбоподателят оспорва твърдението на Комисията, че определена част от повишаването на ефективността като например намаляването на разходите за персонал, по-доброто използване на самолетите, както и намаляването на разходите за гориво и за разпространение „вероятно не са присъщи на концентрацията“ [неофициален превод] и биха могли да се постигнат от Aer Lingus, независимо от нея (съображение 1143—1145 от обжалваното решение). Жалбоподателят признава, че от 2001 г. единичните разходи на Aer Lingus намаляват, но от последния междинен доклад на тази авиокомпания следва, че разходите ѝ се увеличават. Освен това разходите на Aer Lingus оставали чувствително по-високи от тези на Ryanair, като разликата е във възходяща посока. Без концентрацията Aer Lingus нямало да може да се ползва от мащабните икономии, свързани с придобиването му от Ryanair. Тъй като броят на самолетите, с които разполагало Aer Lingus, не се бил увеличил чувствително през последните пет години, разумно било да се предположи, че Aer Lingus нито можело, нито искало да се разрасне бързо, за да работи в същия мащаб като този на Ryanair. Определена част от повишаването на ефективността, което не е свързано с мащаба,

като например намаляването на времето на обслужване на летище Дъблин, било в голяма степен специфично за концентрацията, тъй като Aer Lingus не се било опитало да получи по-кратко време за обслужване (вж. отговора на Ryanair от 25 януари 2007 г. на искането за информация на Комисията на основание на член 11 от Регламента за концентрациите). За разлика от твърденията на Комисията, конкуренцията, привидно упражнявана от Ryanair по отношение на Aer Lingus, не представлявала сама по себе си стимул за последното да остане ефективен оператор.

⁴²⁶ Комисията, подкрепяна от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

⁴²⁷ От точка 85 от Насоките следва, че повишаването на ефективността е релевантно по отношение на конкурентния анализ, само когато е пряка последица от концентрацията, за която е направено уведомяване, и не може да бъде постигнато в подобна степен чрез по-малко антиконкурентни практики. При тези обстоятелства Комисията приема, че повишаването на ефективността е резултат от концентрацията и поради това е присъщо за нея. Страните по концентрацията следва своевременно да представят цялата релевантна информация, необходима за да докажат, че няма реалистични и постижими средства, които са по-малко антиконкурентни, отколкото концентрацията, за която е направено уведомление. Комисията взема предвид единствено средствата, които са разумно осъществими в търговското положение, в което се намират страните по концентрацията, като отчита установената в съответния сектор практика.

- 428 В обжалваното решение Комисията посочва, че определена част от твърдяното повишаване на ефективността като например намаляването на разходите за персонал, по-доброто използване на самолетите, както и намаляването на разходите за гориво и за разпространение, също биха могли да се постигнат от Aer Lingus, независимо от предвижданата концентрация (точка 7.10.4.3 от обжалваното решение).
- 429 Жалбоподателят оспорва това твърдение, като само посочва, че видно от последния междинен доклад на Aer Lingus от 30 август 2007 г. разходите на това предприятие са се увеличили и че във всеки случай те са по-големи от неговите. Предвижданата концентрация би позволила на Aer Lingus да се възползва от мащабни икономии, които са по-големи от тези, които то би получило при липсата на концентрация.
- 430 Следва обаче да се констатира, че първият довод на жалбоподателя не може да бъде приет, доколкото Комисията не може да бъде упрекната, че за целите на обжалваното решение не е взела предвид резултати, които са публикувани едва на 31 август 2007 г. Следователно, както това се признава и от жалбоподателя, Комисията правилно обосновава решението си на факта, че „от 2001 г. Aer Lingus е [...] развило утвърдена способност да намали единичните разходи“ [неофициален превод]. Освен това доводът за мащабните икономии, на който се позовава Ryanair, не поставя под въпрос основателността на твърдението на Комисията, която изтъква по-скоро ефективността на съотношението цена—качество, възприето от Aer Lingus.
- 431 Следователно твърденията за нарушения, свързани с присъщия за концентрацията характер на определена част от повишаването на ефективността, трябва да бъдат отхвърлени.

3. По ползата за потребителите

а) Доводи на страните

⁴³² Жалбоподателят посочва, че Комисията е приела съществуващата връзка между фиксираните разходи, свързани с навлизането на пазара на даден маршрут, и равнището на печалба, след което навлизането на пазара става печелившо, както и разрастването на конкуренцията, до което подобно навлизане може да доведе по даден маршрут (съображение 1147 от обжалваното решение). Следователно Комисията неправилно стигнала до извода, че „твърдяното повишаване на ефективността на фиксираните разходи не би засегнало решенията на Ryanair относно ценообразуването по съществуващите полети“ [неофициален превод] (съображение 1148 от обжалваното решение). Постъпвайки по този начин, Комисията не отчитала факта, че в самолетната промишленост фиксираните разходи се отразявали бързо върху решенията относно крайния продукт и честотите. Ryanair било известно с намалените си оперативни разходи и с отразението на ниското равнище на тези разходи върху цените, предлагани на потребителите. Освен това в самолетната промишленост предлагашите услуги трябвало да извършват чести корекции в краткосрочен план на капацитетите и на разписанията, което не се позволявало от структурата на разходите на Aer Lingus. Комисията погрешно посочвала, че „ползите за клиентите следователно не биха били непосредствени, а обусловени от редица събития и следователно в значителна степен по-несигурни, отколкото въздействието от намаляването на маргиналните разходи върху цените (което би насърчило незабавно намаляване на цените“ [неофициален превод] (съображение 1148 от обжалваното решение). Подобно твърдение не било нито мотивирано, нито подкрепено от доказателствата и противоречало на опита на Ryanair.

⁴³³ Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, оспорва доводите на жалбоподателя, позовавайки се на обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- 434 По отношение на ползата за потребителите точка 79 от Насоките посочва, че релевантният отправен пункт при оценката на твърдения за наличие на повишаване на ефективността е дали потребителите няма да бъдат в по-лошо положение след концентрацията. За тази цел повишаването на ефективността следва да бъде съществено и навременно и следва по принцип да бъде в полза на потребителите в тези съответни пазари, където в противен случай е вероятно да възникнат проблеми, свързани с конкуренцията.
- 435 В това отношение от точка 80 от Насоките следва, че концентрациите могат да доведат до различни видове повишаване на ефективността, което би довело до по-ниски цени или други ползи за потребителите. Например намаляването на разходите за производство или разпространение може да предостави на образуването, получено в резултат на концентрацията, възможността и стимула да определи по-ниски цени след концентрацията. В съответствие с необходимостта да се установи дали повишаването на ефективността ще доведе до нетни ползи за потребителите, намаляването на разходите, което води до намаление на вариращите или маргиналните разходи, е по-вероятно да бъде релевантно на оценката на ефективността, отколкото редуцирането на твърдите фиксирани разходи; по принцип е по-вероятно първите да доведат до по-ниски цени за потребителите. Намаляването на разходите, което е резултат основно от антиконкурентно намаляване на производството, не се счита за ефективност в полза на потребителите.
- 436 От друга страна, от точка 84 от Насоките следва, че стимулът от страна на образуването, получено в резултат на концентрацията, да предостави в полза на потребителите повишаване на ефективността, често е свързан с наличието на конкурентен натиск от страна на останалите предприятия на пазара и от потенциалните конкуренти. Колкото по-големи са негативните последици по отношение на конкуренцията, толкова по-сигурна трябва да е Комисията, че твърденията за повишаване на ефективност са основателни, че е вероятно то да бъде реализирано и предоставено на потребителя в достатъчна степен. По този

въпрос Насоките посочват, че е малко вероятно дадена концентрация, която води до позиция на пазара, която е близка до монополната, или води до подобно ниво на пазарна мощ, да бъде обявена за съвместима с общия пазар, поради това че повишаването на ефективността е достатъчно, за да неутрализира неговите потенциални антиконкурентни последици.

- 437 В отговор на твърдението на Ryanair, че намаляването на оперативните разходи на самолетите засяга „пределното“ решение на авиокомпанията дали да осигури или не полет по даден маршрут, в обжалваното решение Комисията приема, че намаляването на фиксираните разходи за навлизане на пазара на даден маршрут намалява равнището на приходите, след което навлизането става печелившо, както и че това навлизане на пазара цели да увеличи конкуренцията по даден маршрут (съображения 1146 и 1147 от обжалваното решение).
- 438 По-нататък Комисията изследва степента на сигурност и бързината на отражението на тези предимства върху потребителите, за да посочи, че твърдяното повишаване на ефективността за сметка на намаляване на фиксираните разходи не засяга решенията на Ryanair относно ценообразуването на съществуващите полети. Според нея печалбата за клиентите се обективира единствено ако Ryanair избере да увеличи честотите на съществуващите си полети или да открие нов маршрут, което не е осъществимо преди намаляването на фиксираните разходи, но би се осъществило след концентрацията. Следователно дори повишаването на ефективността да се постигне, ползите за клиентите не биха били непосредствени, а обусловени от редица събития и следователно в значителна степен по-несигурни, отколкото въздействието на намаляването на маргиналните разходи върху цените, което би насърчило незабавно намаляване на цените (съображение 1148 от обжалваното решение).
- 439 Освен това Комисията посочва, че тъй като Ryanair поддържа единствено, че цените на Aer Lingus могат да бъдат намалени до присъщите им равнища, това не променя по никакъв начин положението преди концентрацията, при

положение че „прагът на доходност“ на Ryanair и обхватът на печелившите маршрути не се променя, дори повишаването на ефективността да се постигне в неговата цялост (съображение 1149 от обжалваното решение). Напротив, по съществуващите маршрути, за които услугите се припокриват, незабавното действие на концентрацията се състои в интернализирането на решенията на Ryanair и Aer Lingus в областта на ценообразуването и на приходите. В хипотезата на политика на максимална печалба образуването, получено в резултат на концентрацията, има интерес да повиши цените по тези маршрути, поради твърде големите пазарни дялове на новото образуване и всяко прехвърляне на пътници между марките Ryanair и Aer Lingus би останало в голямата си част в рамките на това образуване, по-специално по отношение на маршрутите, които преминават от положение с двама конкуренти към монополно положение (съображение 1150 от обжалваното решение).

440 Комисията приема, че теоретично това действие може да бъде неутрализирано, ако повишаването на ефективността по отношение на намаляването на фиксиранияте разходи обосновава добавянето от страна на Ryanair на допълнителни честоти по засегнатите маршрути, което впоследствие ще намали цените. Тя обаче посочва, че предвид изключително големия размер на пазарните дялове на новото образуване, често близки до монополно положение, и предвид факта че твърдяното повишаване на ефективността ще се приложи в голяма степен към марката Aer Lingus, е малко вероятно действието от понижаването на цените в резултат на повишаването на ефективността да е достатъчно, за да отмени повишаването на цените в резултат от хоризонталното припокриване и загубата на конкуренция след концентрацията (съображение 1150 от обжалваното решение).

441 В това отношение следва да се посочи, че по подобие на Комисията Ryanair не оспорва преценката, че евентуално повишаване на ефективността не може да се отрази върху потребителите предвид твърде значимите пазарни дялове, притежавани от новото образуване, върху по-голямата част от маршрутите, за които услугите се припокриват. По този начин, дори да се предположи, че твърдението на Ryanair, че всички икономии в областта на разходите ще бъдат използвани за намаляване на цените с цел увеличаване на обемите, бъде доказано, истинският приоритет на Ryanair вероятно остава максимизиране на печалбата. На пазари, на които в резултат на концентрацията е премахната всякаква конкуренция, е

безспорно много по-доходоносно потребителите да не се възползват от твърдяното намаление на фиксираните разходи на Aer Lingus.

442 Следователно твърденията за нарушения, свързани с ползата за потребителите, трябва да бъдат отхвърлени.

443 От гореизложеното следва, че твърденията за нарушения на жалбоподателя, свързани с проверяемостта на повишаването на ефективността, с присъщия му за концентрацията характер и с ползата за потребителите, трябва да бъдат отхвърлени. Следователно, тъй като жалбоподателят не е доказал, че анализът, изложен от Комисията в обжалваното решение, е погрешен по отношение на трите кумулативни условия, установени за да се определят обстоятелствата, при които тя може да вземе предвид повишаването на ефективността при оценката на концентрацията, четвъртото правно основание трябва да бъде отхвърлено в неговата цялост.

4. Извод от анализа на действието на концентрацията върху конкуренцията

444 От анализа на първите четири правни основания следва, че нито един довод, представен от жалбоподателя, не може да постави под въпрос констатациите, направени от Комисията в обжалваното решение, според които осъществяването на концентрацията би засегнало значително ефективната конкуренция поради създаването на господстващо положение на пазара на няколко маршрута от и до Дъблин, Корк и Шанън.

445 Тези господстващи положения са или монополни, или почти монополни, или много значими и са достатъчни като такива да потвърдят извода на Комисията, според който осъществяването на концентрацията трябва да се обяви за несъвместимо с общия пазар.

446 По-нататък следва да се разгледат петото и последното правно основание относно ангажиментите.

Д — По петото правно основание относно преценката на ангажиментите

1. Предварителни съображения

447 Преди да се разгледа съдържанието на спорните ангажименти по настоящото дело, следва да се припомни рамката на анализа, приложим към ангажиментите.

а) По рамката на анализа на ангажиментите

448 Контролът на концентрациите има за цел да се предостави на съответните предприятия необходимото разрешение, предхождащо осъществяването на всяка концентрация с общностно измерение. В рамките на този контрол предприятията могат да предложат на Комисията ангажименти, за да получат решение,

с което се установява съвместимостта на тяхната концентрация с общия пазар (Решение на Общия съд от 9 септември 2008 г. по дело MyTravel/Комисия (T-212/03, Сборник, стр. II-1967, точки 116—118).

449 В зависимост от етапа, в който се намира административното производство, предложените ангажименти трябва да позволяват на Комисията или да приеме, че нотифицираната концентрация не поражда сериозни съмнения относно съвместимостта ѝ с общия пазар на етапа на предварителното разследване (член 6, параграф 2 от Регламента за концентрациите), или да отговори на възраженията, повдигнати в хода на задълбоченото разследване (член 18, параграф 3 във връзка с член 8, параграф 2 от Регламента за концентрациите). Следователно тези ангажименти позволяват най-напред да се избегне започването на фазата на задълбочено разследване или впоследствие да се избегне приемането на решение, с което се обявява несъвместимостта на концентрацията с общия пазар (Решение по дело MyTravel/Комисия, точка 448 по-горе).

450 Всъщност член 8, параграф 2 от Регламента за концентрациите позволява на Комисията да обвърже дадено решение, с което в приложение на критерия, определен в член 2, параграф 2 от посочения регламент, дадена концентрация се обявява за съвместима с общия пазар, с условия и задължения, които имат за цел да гарантират, че съответните предприятия съблюдават поетите от тях ангажименти спрямо Комисията, така че концентрацията да стане съвместима с общия пазар (вж. Решение по дело MyTravel/Комисия, точка 448 по-горе).

451 Като се има предвид както значимостта на финансовите интереси и индустриалните или търговските цели, присъщи на този тип операции, така и правомощията, с които разполага Комисията в тази област, от съответните предприятия може да се очаква да направят всичко необходимо, за да улеснят работата на администрацията. Същите причини задължават и Комисията да изпълни с цялата дължима грижа задълженията си за контрол в областта на концентрациите (вж. по отношение на стария регламент за концентрациите Решение по дело MyTravel/Комисия, точка 448, точка 119).

- 452 Следва също да се посочи, че в рамките на контрола върху концентрациите Комисията е оправомощена да приеме единствено ангажименти, които са от естество да направят нотифицираната концентрация съвместима с общия пазар (вж. по отношение на стария регламент за концентрациите Решение по дело General Electric/Комисия, точка 41 по-горе, точка 555).
- 453 В това отношение следва да се приеме, че ангажименти, предложени от една от страните по концентрацията, отговарят на този критерий само доколкото Комисията е в състояние да заключи със сигурност, че прилагането им ще бъде възможно и че действията, които са резултат от тях, ще бъдат достатъчно надеждни и устойчиви, за да може създаването или засилването на господстващо положение или пречките пред ефективната конкуренция, които ангажиментите имат за цел да възпрепятстват, да не могат да възникнат в сравнително близко бъдеще (вж. по отношение на стария регламент за концентрациите и предвид факта, че средствата, предложени в настоящото решение, не са всички от структурно естество Решение по дело General Electric/Комисия, точка 41 по-горе, точка 555).
- 454 Освен това от член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 802/2004 на Комисията от 7 април 2004 година за прилагане на Регламента за концентрациите (ОВ L 133, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 2, стр. 3) следва, че предлаганите ангажименти от засегнатите предприятия съгласно член 8, параграф 2 от Регламента за концентрациите се представят на Комисията в срок от не повече от 65 работни дни от датата на образуване на производството. При удължаване на срока за приемане на решение на основание член 8, параграф 2 от Регламента за концентрациите срокът от 65 работни дни за представяне на ангажименти автоматично се удължава със същия брой работни дни. В конкретния случай срокът, предвиден в член 19, параграф 2 от Регламент № 802/2004, изтича на 3 май 2007 г. (съображение 1237 от обжалваното решение).

455 Що се отнася до представените със закъснение ангажименти, от точка 43 от Известието за поставяне на допълнителни условия съгласно стария Регламент за концентрациите и Регламент (ЕО) № 447/98 на Комисията (ОВ С 68, стр. 3, Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 4, стр. 3, наричано по-нататък „Известието за допълнителните условия“), чиито разрешения са възприети от Комисията в настоящото дело по отношение на Регламента за концентрациите и Регламент № 802/2004, следва, че ангажиментите на страните по дадена нотифицирана концентрация могат да бъдат взети предвид при две кумулативни условия, а именно, от една страна, когато с тези ангажименти се разрешават ясно и без необходимост от допълнително разследване установените по-рано проблеми в областта на конкуренцията, и от друга страна, когато е налице достатъчно време за консултации с държавите членки във връзка с тези ангажименти (вж. по отношение на стария Регламент за концентрациите Решение по дело EDP/Комисия, точка 28 по-горе, точка 163 и Решение по дело MyTravel/Комисия, точка 448 по-горе, точка 127).

б) По описанието и оценката на ангажиментите от 3 май 2007 г.

456 В съображение 1153 от обжалваното решение Комисията посочва, че в хода на административното производство Ryanair е представило редица ангажименти: на 29 ноември 2006 г. — „първоначални ангажименти от фаза I“, на 14 декември 2006 г. — „изменените ангажименти от фаза I“, на 17 април 2007 г. в отговор на известието за нарушения — „първоначални ангажименти от фаза II“, и на 3 май 2007 г. според нея — „окончателните ангажименти“ (наричани по-нататък „ангажиментите от 3 май 2007 г.“).

457 Комисията посочва, че ангажиментите от 3 май 2007 г. са представени под формата на няколко документа, а именно, от една страна, „писмо с ангажименти“, което съдържа описание на предложените ангажименти и общи коментари за разследването, както и за подходящия характер на посочените ангажименти, а от друга страна, приложение, съобразено с формата на ангажиментите от

текстовете — модели на Комисията, което описва „подробно механизмите на ангажимент № 2“ (съображение 1162 от обжалваното решение).

458 Според описанието, направено в обжалваното решение (съображение 1164 от обжалваното решение), съществената част от съдържанието на предложените ангажименти може да се обобщи, като се направи разграничение между ангажиментите относно слотовете (първите четири мерки) и тези, които нямат никакво отношение към слотовете (последните две мерки):

— първо, Ryanair се е ангажирало да освободи слотове по маршрута от и до Лондон (Heathrow) чрез така нареченото „споразумение за лизинг“, като тези слотове са запазени изключително за British Airways и Air France (вж. също бележка под линия 1410, включена в съображение 1164 от обжалваното решение),

— второ, Ryanair се е ангажирало при необходимост да осигури слотове за други припокриващи се маршрути от и до Дъблин (което според него би позволило на авиокомпаниите да стопанисват няколко самолета, базирани в Дъблин), като освен това е предложило при необходимост да осигури еквивалентен брой слотове на точно определени летища по пристигане по припокриващите се маршрути,

— трето, Ryanair се е ангажирало при необходимост да осигури слотове за припокриващите се маршрути от и до Корк и Шанън (става въпрос за всекидневни слотове в Корк и Шанън, и еквивалентен брой слотове в Лондон (Stansted)

за полети до Лондон (Stansted) плюс слотове в Корк и Ливърпул, за да се улесни навлизането по маршрутите Корк—Манчестър и Корк—Ливърпул,

- четвърто, в „писмото с ангажименти“ Ryanair е предложило „да не се осъществява закупуването на Aer Lingus“, преди да е намерен „купувач“, който се е ангажирал да поеме слотовете за обслужването на самолетите, базирани в Дъблин,

- пето, Ryanair се е ангажирало да намали незабавно тарифите на Aer Lingus за къси разстояния поне с 10 %, веднага да премахне допълнителните такси за гориво, които Aer Lingus прилага за полетите си на далечни разстояния, да запази марката на Aer Lingus, както и разграничението в дейността му и тази на Aer Lingus да продължи,

- есто, Ryanair се е ангажирало, от една страна, да не увеличава над броя на честотите, с които работят съвместно Ryanair и Aer Lingus, честотите на полетите по никой от маршрутите, за които се твърди, че има припокриване, „в случай на нов участник по маршрута“, при това по всеки маршрут за период от шест сезона съгласно International Air Transport Association (наричана по-нататък „IATA“), след осъществяване на концентрацията, а от друга страна, да не намалява честотите по тези маршрути, „освен ако даден маршрут е или стане непечеливш“ (замразяване на честота).

459 По-нататък Комисията напомня, че е изпратила ангажиментите от 3 май 2007 г. на трети страни в неверителна форма заедно с въпросник, който да им позволи да изложат гледната си точка и да изяснят определени фактически въпроси (например дали обхватът на коригиращата мярка е достатъчен или каква е вероятността от навлизане на пазара, предизвикано от тези ангажименти (съображение 1165 от обжалваното решение).

- 460 Накрая Комисията представя резултата от оценката на ангажиментите от 3 май 2007 г. (съображения 1166—1234 от обжалваното решение), преди да достигне до извода, че „са недостатъчни за преодоляване на установеното сериозно възпрепятстване на ефективната конкуренция и не [могат] да направят предложената концентрация съвместима с общия пазар“ [неофициален превод] (съображение 1235 от обжалваното решение).
- 461 На първо място, Комисията посочва, че ангажиментите от 3 май 2007 г. са формулирани доста неясно и често противоречиво (точка 8.2.1 от обжалваното решение). Според нея поради липсата им на яснота ангажиментите от 3 май 2007 г. не могат нито да се осъществят, нито да се приложат, тъй като не отговарят на минималните условия, определени в Известието за допълнителните условия и в Решение по дело General Electric/Комисия, точка 41 по-горе (точка 555).
- 462 Наблюденията на Комисията по този въпрос се отнасят до формата на ангажиментите (точка 8.2.1.1 от обжалваното решение), липсата на яснота на ангажимента относно „предварително определения купувач“ (точка 8.2.1.2 от обжалваното решение), механизмите за прехвърляне на слотове (точка 8.2.1.3 от обжалваното решение) и описанието на „ангажимент № 1“ (точка 8.2.1.4 от обжалваното решение).
- 463 На второ място, Комисията разглежда съдържанието на ангажиментите от 3 май 2007 г., преди да достигне до извода, че те не са в състояние да отстранят установените проблеми, свързани с конкуренцията (точка 8.2.2 от обжалваното решение). По същество Комисията критикува факта, че предвидените ангажименти не представляват прекратяване на търговска дейност, каквото е необходимо в настоящия случай, а основно „коригиращи мерки, свързани с достъпа“,

определени в съответствие с модела, приет по предходни случаи относно авиокомпаниите. В обжалваното решение са развити следните мотиви:

- по отношение на частта от слотовете за припокриващи се маршрути от и до Дъблин, Корк и Шанън (точка 8.2.2.1 от обжалваното решение) разследването на Комисията и резултатите от пазарното проучване относно ангажиментите от 3 май 2007 г. показали, че не съществуват никакви данни за достатъчно навлизане на пазара по значителна част от установените маршрути и че това предлагане на слотове не възстановявало конкуренцията върху голяма част от трийсетина съответни маршрути, за които услугите се припокриват. Така Комисията посочва, че „предварително определеният купувач“ не може да поправи липсата на перспектива за навлизане на пазара (съображения 1197 и 1198 от обжалваното решение), че обхватът на предложените ангажименти е недостатъчен, тъй като претоварването на летищата не е основната бариера за влизане в пряка конкуренция с обединението Ryanair—Aer Lingus (съображения 1199—1206 от обжалваното решение), че ангажиментите не засягали слотовете, свързани с важни летища на пристигане като Roissy-Charles-de-Gaulle, Франкфурт на Майн, Брюксел, Милано-Линате или Милано-Малпенса (съображения 1207—1209 от обжалваното решение), че ангажиментите можели да позволят единствено „частично навлизане на пазара“, което е по-малко вероятно да възстанови ефективната конкуренция (съображения 1210—1212 от обжалваното решение) и че ангажиментите пренебрегвали оперативния модел на новия участник на пазара (съображения 1213—1215 от обжалваното решение),

- що се отнася до частта от слотовете по маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow) (точка 8.2.2.2 от обжалваното решение) пазарното проучване потвърдило анализа на Комисията, според който British Airways и Air France, както и поне един от техните конкуренти са заинтересовани от получаването на тези слотове и от разширяването на съществуващите им дейности по този маршрут. Въпреки че заради клаузата за изключителност, отнасяща се за British Airways и Air France, предложените слотове не биха довели до ново навлизане на пазара, Комисията признава, че това предлагане на слотове — ако се приеме, че те бъдат отстъпени — би довело вероятно до разширяване от страна на конкурентите по този маршрут, които можели

да упражнят в определена степен натиск върху обединението Ryanair—Aer Lingus по маршрута Дъблин—Лондон (съображение 1216 от обжалваното решение). Комисията обаче изразява съмнение по отношение на достатъчния характер и ефективността на тези ангажименти поради няколко причини: трудността да се определи дали авиокомпаниите биха могли да предложат нискобюджетни услуги, сравними с предлаганите от Ryanair, които са в състояние да заменят в достатъчна степен изчезването на конкурентния натиск, упражняван от Aer Lingus (съображение 1217 от обжалваното решение), несигурността по въпроса дали честотите на полети, предлагани от двете засегнати авиокомпании, биха били достатъчни, за да упражнят ефективен натиск върху новото образувание (съображение 1218 от обжалваното решение) и липсата на яснота на ангажиментите (съображение 1219 от обжалваното решение).

- що се отнася до ангажиментите, които нямат никаква връзка със слотовете (точка 8.2.2.3 от обжалваното решение) и се изразяват в незабавно намаляване поне с 10 % на тарифите на Aer Lingus за къси разстояния, в незабавното премахване на допълнителните такси за гориво, които Aer Lingus прилага за полетите си на далечни разстояния, в „замразяване на честоти“ и в поддържане на използването на отделни марки, Комисията установява, че те не отстраняват пряко нито един от установените проблеми, свързани с конкуренцията, и че поставят много въпроси относно тяхното наблюдение и приложимостта му.

⁴⁶⁴ Освен това Комисията посочва, че е трудно да се установи дали предложените ангажименти могат да бъдат осъществени без съгласието на другите акционери на Aer Lingus (точка 8.2.2.4 от обжалваното решение). По-специално тя счита, че са налице основателни съмнения в юридически план относно възможността Ryanair да изостави слотовете на Aer Lingus на Heathrow, предвид факта че уставът на авиокомпанията предоставя право на вето на ирландското правителство, което би му позволило да блокира прехвърлянето на слотовете.

в) По описанието и оценката на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.

465 Комисията напомня, че на 29 май 2007 г. се е провело събрание под формата на телефонна конференция, в хода на която Ryanair е информирало за резултатите от пазарното проучване относно ангажиментите му и за първоначалната оценка на Комисията за ангажиментите от 3 май 2007 г. (съображение 1153 от обжалваното решение). Комисията посочва, че след това събрание и последвалите допълнителни дискусии на 1 юни 2007 г. Ryanair е представило под формата на предварителна редакция преработени ангажименти, които в обжалваното решение са обозначени като „проект за изменени окончателни ангажименти“ (наричан по-нататък „проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г.“). Комисията уточнява, че според Ryanair предложените изменения имат за цел да „атакуват“ пропуските, установени по отношение на ангажиментите от 3 май 2007 г. (съображение 1236 от обжалваното решение).

466 В обжалваното решение Комисията посочва, че проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. е предаден изрично под формата на предварителна редакция, без да бъде подписан и без да се спазят формалните изисквания по член 20 от Регламент № 802/2004. Поради тази причина Комисията е приела, че след като Ryanair не е представило формално нови ангажименти, тя не е длъжна да им направи оценка в обжалваното решение (съображение 1237 от обжалваното решение).

467 Във всеки случай Комисията смята, че дори проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. да беше предаден в надлежната форма, ангажиментите пак нямаше да са достатъчни, за да ѝ позволят въз основа на данните, с които вече разполага, да направи извода, че ангажиментите отстраняват напълно и непротиворечиво установените проблеми, свързани с конкуренцията. Всъщност Комисията констатира, че срокът за предаване на ангажиментите в съответствие с Регламент

№ 802/2004 е изтекъл на 3 май 2007 г. Освен това според Комисията, въпреки че в изключителни случаи е възможно да приеме измененията на коригиращите мерки, дори ново пазарно проучване да не е възможно, ангажиментите трябва да отстраняват всички точно установени проблеми, свързани с конкуренцията (съображение 1237 от обжалваното решение). Комисията обаче посочва по-специално, че проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. остава основателен в частта за прехвърлянето на слотове, но не представя нито едно ново обстоятелство, което да е в състояние да въздейства върху другите установени бариери за навлизане на пазара, а следователно и да позволи да се преоценят отрицателните резултати от пазарното проучване по отношение на вероятността за действително навлизане на пазара. Освен това според Комисията обхватът на новото гарантирано навлизане на пазара е все още недостатъчен, тъй като ангажиментите предвиждат само един нов участник на пазара като „предварително определен купувач“ с по-голям, но все още недостатъчен брой самолети. Комисията посочва освен това, че проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. не предвижда също прехвърлянето на слотовете във всички посочени летища на пристигане, в частност слотовете в претоварените летища, както и че други неуредени проблеми засягат по-специално правната несигурност по отношение на слотовете на летище Лондон (Heathrow) и по отношение на прилагането на разпоредбите за „предварително определения купувач“ (съображение 1238 от обжалваното решение).

⁴⁶⁸ Следователно в обжалваното решение Комисията достига до извода, че дори проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. да е бил предаден в надлежната форма, той не би й позволил да установи с необходимата степен на сигурност и без да трябва да прибегва до ново пазарно проучване, че ако бъдат изпълнени ангажиментите биха отстранили в достатъчна степен установените проблеми, свързани с конкуренцията, създадени от предвижданата концентрация (съображение 1239 от обжалваното решение).

⁴⁶⁹ Жалбоподателят оспорва този анализ по същество, като напомня, че е предложил пет серии от ангажименти в хода на административното производство, съответно на 29 ноември, 14 декември 2006 г., 17 април, 3 май и 1 юни 2007 г. Двете последни серии ангажименти се състоят: първата, от ангажименти, свързани с поведението, включващи намаляването с 10 % на тарифата на Aer Lingus,

премахването на допълнителните такси за гориво на Aer Lingus, поддържането на честотите на съществуващите маршрути, освен ако не са повече печеливши и неувеличаването на честотите на маршрутите, обслужвани от нов участник на пазара, а втората, от ангажименти, свързани с прехвърлянето на слотове в Дъблин, позволяващо на един или двама конкуренти да базират там значителен брой самолети (с разлика между маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow) и другите маршрути), както и в Шанън и Корк, и накрая, от ангажимент, свързан с „предварително определения купувач“, в приложение на който концентрацията би се осъществила само ако има купувач за слотовете в Дъблин.

470 По отношение на последната серия от ангажименти жалбоподателят посочва събрание, проведено с Комисията на 1 юни 2007 г., в хода на което той бил предложил изменение на ангажиментите от 3 май 2007 г., чиято цел е да поправи установените проблеми. Според жалбоподателя тези изменения се отнасят до необходимостта да предложи в рамките на шест месеца, считано от приемането на обжалваното решение (с възможно удължаване от шест месеца), „предварително определен купувач“, който щял незабавно да базира значителен брой самолети в Дъблин. В отговор Ryanair се ангажирало да намери „предварително определен купувач“ за слотовете по маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow), който щял да базира два самолета в Дъблин, и друг за останалите слотове, който щял да базира половината от значителния брой самолети, предвиден от Комисията. По този начин Ryanair се ангажирало да предостави на разположение на „предварително определения купувач“ слотове в Дъблин, както и във всеки един момент в хода на първите три години допълнителните слотове, необходими, за да се достигне значителният брой самолети, поискан от Комисията, а също така се ангажирало да отдава предпочитание на придобиването на слотовете в Дъблин от нов участник на пазара, който има слотове в Heathrow. Освен това Ryanair се ангажирало да намери „предварително определен купувач“ в срок от шест месеца, считано от публикуването на нова оферта за Aer Lingus, и да публикува новата оферта в срок от шест месеца, считано от приемането на обжалваното решение с възможно удължаване от шест месеца. Обжалваното решение не позволявало да се разбере по какъв начин различията между измененията, поискани от Комисията, и измененията, внесени от Ryanair, позволявали да се направи

изводът, че последната серия от ангажименти не е задоволителна (съображение 1238 от обжалваното решение).

471 Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, напомня, че за да се възстанови ефективната конкуренция, предложените ангажименти трябва да премахнат антиконкурентните последици, произтичащи от подтискането на действителната и потенциалната конкуренция между Ryanair и Aer Lingus на общо 50 засегнати пазара. По този въпрос тя посочила в обжалваното решение причините, поради които ангажиментите, представени на 3 май 2007 г., или в последния ден от срока, предвиден в член 19, параграф 2 от Регламент № 802/2004, съдържат формални празноти и не са в състояние да отстранят установените проблеми, свързани с конкуренцията (съображения 1167—1234 от обжалваното решение). Що се отнася до проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г., представен след изтичане на срока, предвиден в член 19, параграф 2 от Регламент № 802/2004, Комисията обяснила причините, поради които не е възможно да направи извод за съвместимостта на изменената концентрация с общия пазар (съображения 1236—1239 от обжалваното решение). Във всеки случай жалбоподателят не можел да твърди, че Комисията би трябвало да разгледа разликите между евентуални предложения, посочени от нейните служби, и проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г. Единственият релевантен въпрос бил дали Комисията може да установи, без да извърши явна грешка в преценката, че предложената концентрация, изменена с валидно представените от Ryanair ангажименти, възпрепятства значително ефективната конкуренция на общия пазар.

472 Именно в този правен и фактически контекст следва да се разгледат доводите на страните.

2. По липсата на формални празнини в ангажиментите от 3 май 2007 г.

а) Доводи на страните

⁴⁷³ Жалбоподателят поддържа, че Комисията не може да твърди, че ангажиментите от 3 май 2007 г. не са валидно предложени (съображения 1167—1182 от обжалваното решение) и че не е длъжна да ги разгледа. Тъй като съдържанието на тези ангажименти е анализирано в обжалваното решение, не може да се твърди, че те не могат да бъдат анализирани. В това отношение жалбоподателят оспорва наличието на формални празнини, установени в обжалваното решение. Така тези ангажименти били представени по идентичен начин, както и ангажиментите от 29 ноември 2006 г., 14 декември 2006 г. и 17 април 2007 г. Единствените нови обстоятелства се състоели в ангажимента относно „предварително определения купувач“, представен в резултат на искането на Комисията, и в ангажимента относно добавянето на допълнителни слотове в Корк и Шанън. След като Комисията не повдигнала възражения в хода на административното производство по отношение на представянето на тези серии от ангажименти, тя следователно не можела да упреква Ryanair, че е използвало писмо, в което се съдържали ангажиментите, и приложение, в което съдържали обяснения по отношение на ангажиментите от 3 май 2007 г. (съображение 1168 от обжалваното решение). Освен това Комисията не можела да упреква Ryanair, че не се е допитало до нея преди предаването на ангажиментите от 3 май 2007 г. (бележка под линия 1403, включена в съображение 1161 от обжалваното решение), доколкото тези ангажименти съответствали на предходните ангажименти, и по тях вече се била състояла дискуссия, без Комисията да повдигне възражения по отношение на формата. Комисията не можела също да упреква Ryanair, че не е използвало приетия от нея незадължителен текст модел.

⁴⁷⁴ Във всеки случай жалбоподателят подчертава, че Комисията не е взела предвид факта, че той изяснил множество двусмислени твърдения, посочени в обжалваното решение, и че претендираното наличие на несвързаност не можело да възпрепятства приемането на ангажиментите.

- 475 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1173 от обжалваното решение, че съществуват съмнения по отношение на одобрението на „предварително определения купувач“, жалбоподателят напомня, че е приел да включи този ангажимент по искане на Комисията и че е уточнил тази разпоредба в преработените си предварителни редакции. Що се отнася до твърдението, съдържащо се в същото съображение, че срокът за изпълнението на разрешението, свързано с „предварително определения купувач“, не е определен, жалбоподателят посочва, че впоследствие е предоставил разяснения по отношение на този срок и че е обяснил на Комисията релевантните ирландски правила в областта на придобиването на контрол.
- 476 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1174 от обжалваното решение, че съществувало противоречие между разрешението относно „първоначално определения купувач“, посочено в „писмото с ангажименти“, и срока за прехвърляне на слотовете, предвиден в точка 3 от приложение 1 към посоченото писмо, жалбоподателят посочва, че впоследствие е премахнал тази точка, за да отстрани всякакво съмнение относно продължителността на ангажиментите.
- 477 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1175 от обжалваното решение, че не било възможно да се разбере дали разрешението за „предварително определения купувач“ се отнася само до слотовете в Дъблин или също и до слотовете на Шанън и Корк, Ryanair уточнило, че това разрешение се отнася единствено до слотовете в Дъблин.
- 478 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1176 от обжалваното решение, че разрешението относно „първоначално определения купувач“ не е ясно от гледна точка на това дали прехвърлянето на слотовете засяга различни авиокомпании или една-единствена, Ryanair уточнило, че този ангажимент се прилага към „авиокомпанията или авиокомпаниите, желаещи да придобият

слотове, за да базират самолети в Дъблин“, визирайки по този начин потенциално различни авиокомпани. Това се потвърждавало от ревизираните предварителни редакции на ангажиментите от 3 май 2007 г., представени на 25 и 30 май 2007 г.

- 479 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображения 1177 и 1178 от обжалваното решение, че ангажиментът относно прехвърлянето на слотовете не е ясен, което се илюстрирало с изразите „предоставени, ако е необходимо, за да се спази уставът на Aer Lingus (изменени, ако е необходимо)“ или „споразумение за принудителен лизинг“, жалбоподателят посочва, че също както по въпроса за прехвърлянето на слотовете тези изрази са разяснени най-общо в писмото му от 15 май 2007 г. Освен това в отговор на искането на Комисията от 25 май 2007 г. за информация Ryanair предоставило допълнителни разяснения и приложило консултативното становище на ирландски съветник.
- 480 По отношение на твърдението, съдържащо се в съображение 1179 от обжалваното решение, че ангажиментите от 3 май 2007 г. не дават да се разбере ясното намерение за освобождаване на слотове в летищата на пристигане, жалбоподателят посочва, че става въпрос не за проблем относно формата, а по същество.
- 481 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1180 от обжалваното решение, че не било възможно да се разбере „дали новият или новите участници на пазара биха могли да използват предложените слотове (с изключение на слотовете на Лондон (Heathrow) независимо от маршрута или използването им е ограничено до маршрутите, за които услугите се припокриват“, жалбоподателят разяснил претендираното за двусмислено твърдение, посочвайки на няколко пъти, че слотовете можели да се използват, за да обслужват който и да е маршрут без ограничение от Дъблин, включително маршрутите с припокриване на дейности. Твърдението на Комисията изглеждало основателно единствено в точка 2.15, подточка iii) от приложение 1 към „писмото с ангажименти“, която впоследствие била премахната.

- 482 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1179 от обжалваното решение, че определеното му „визирани двойки летища“ в ангажиментите от 3 май 2007 г. не съответства на двойките, изброени в известието за нарушения, жалбоподателят обяснил, че е пропуснал две дестинации (т.е. Болоня и Залцбург), защото тези маршрути са изключително сезонни, но че това не променя намерението му да покрие всичките маршрути. За да разсее всякакво съмнение в това отношение, Ryanair включило тези две дестинации в последващите редакции на ангажиментите.
- 483 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1179 от обжалваното решение, че общият брой на слотовете, които трябва да бъдат освободени в Корк и Шанън, не е ясен, жалбоподателят подчертава, че тези данни са ясно посочени в „писмото с ангажименти“. Освен това Ryanair потвърдило тези данни в писмо и в проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.
- 484 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1181 от обжалваното решение, че на Комисията не била дадена възможност да се запознае със способите за изпълнение на поведенческите разрешения, предложени в рамките на ангажимент № 1, жалбоподателят посочва, че е уточнил по какъв начин щял да се извърши контролът. Без да предостави съдържащ отговор на това обяснение, Комисията потвърдила в отговора си, че обяснението изменя ангажиментите и че тя не е длъжна да го приеме. За да разсее всякакво съмнение в това отношение, Ryanair включило изрични разпоредби относно представянето на докладите в последващите си предложения.
- 485 Що се отнася до твърдението, съдържащо се в съображение 1182 от обжалваното решение, че „непоследователността и липсата на яснота“ на предложените разрешения, възприети „от някои конкуренти“ като препятствие пред осъществимостта на ангажиментите, били видни от отговорите на „някои“ конкуренти на въпрос 5 от въпросника, изпратен през май 2007 г. До участниците на пазара по повод на яснотата на разрешението относно прехвърлянето на слотове, жалбоподателят поддържа, че Комисията не би могла да достигне до подобен

извод. Най-напред на въпросника отговорили само 20 конкурента, от които 9 не отговорили на въпрос 5. От 11-те конкурента, отговорили на този последен въпрос, 3-ма на практика не засегнали поставения въпрос, други 3-ма (LTU, Aer Arann и Clickair) дали положителни коментари по повод на яснотата на ангажиментите и само 5-има, от които 2-ма са анонимни, изразили резерви по отношение на яснотата на разрешението относно прехвърлянето на слотовете. Комисията не посочила други данни относно твърдения за „непоследователност“ или за „липса на яснота“.

486 Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, посочва, че задължение на Ryanair е да представи пълни и ефикасни ангажименти по всички въпроси, за да ѝ позволи да прецени със сигурност дали е възможно те да бъдат изпълнени и дали новите търговски структури, които биха възникнали вследствие на тях, биха били достатъчно надеждни и устойчиви, за да може концентрацията да не възпрепятства ефективната конкуренция в значителна степен. Ryanair не се консултирало с Комисията, преди да представи ангажиментите от 3 май 2007 г., както и предходните серии ангажименти. Комисията никога не била посочвала, че единият от ангажиментите бил съставен достатъчно ясно и точно, за да бъде изпълнен. Никакво оправдано правно очакване не можело да се изтъкне по този въпрос. Обстоятелствата относно слотовете и поведението, които съдържат ангажиментите от 3 май 2007 г., не съответствали на тези от предходните ангажименти. Във всеки случай ангажиментите от 3 май 2007 г. не били достатъчно ясни и точни, за да бъдат изпълнени.

487 Освен това Комисията не би могла да вземе предвид неформалните разяснения, представени впоследствие, които също били лишени от яснота и точност. След крайната дата за представяне на ангажиментите Комисията не би могла да приеме по изключение тяхното изменение, освен ако то се състои в ясно отстраняване на всички установени проблеми, свързани с конкуренцията, без да е необходимо пазарно проучване. След представянето на ангажиментите от 3 май 2007 г. обаче Ryanair представило редица неформални данни, понякога дори противоречащи на ангажиментите от 3 май 2007 г., както и преработени

проекти на последните на 25 и 30 май 2007 г. Нито едно от тези обяснения не било представено в надлежната форма. Освен това обясненията не били достатъчни, за да запълнят формалните празноти, посочени в обжалваното решение. Така Aer Lingus посочва, че на 8 май Ryanair е подчертало, че „за уточнение, слотовете на Heathrow не са предназначени изключително за British Airways и Air France“, след което на 11 май посочва, че „тези слотове са запазени изключително за British Airways и Air France“. Комисията също посочва, че поне седем от десетте конкурента на Ryanair, които са отговорили на пазарното проучване, смятат че ангажиментите от 3 май 2007 г. не са достатъчно ясни, което било достатъчно, за да подкрепи твърдението ѝ в обжалваното решение, че непоследователността и липсата на яснота на ангажиментите от 3 май 2007 г. са препятствие пред тяхната надеждност.

б) Съображения на Общия съд

⁴⁸⁸ От обжалваното решение (вж. точки 460—464 по-горе) следва, че ангажиментите, предложени от Ryanair в рамките на периода, който е определен за тази цел в член 19, параграф 2 от Регламент № 802/2004 и който изтича на 3 май 2007 г., не се приемат от Комисията за достатъчни, за да отговорят на проблемите по отношение на конкуренцията, установени на този стадий. Този извод се основава на две причини, които са посочени в обжалваното решение. От една страна, „ангажиментите [от 3 май 2007 г.] не отговарят в достатъчна степен на императивите за юридическа яснота и последователност, за да са в състояние да отстранят установените проблеми, свързани с конкуренцията“ [неофициален превод] (съображение 1182 от обжалваното решение). От друга страна, без да се държи сметка за тези „познати и установени пропуски“ в точка 8.2.1 от обжалваното решение „ангажиментите [от 3 май 2007 г.] не са достатъчни, за да отстранят всички установени проблеми, свързани с конкуренцията“ [неофициален превод] (съображение 1234 от обжалваното решение).

489 Необходимо е да се констатира, че доводите, представени от жалбоподателя, не могат да поставят под съмнение извода на Комисията.

490 На първо място, що се отнася до формалните празнини, изброени от Комисията в обжалваното решение по отношение на ангажиментите от 3 май 2007 г., жалбоподателят посочва, че те не могат да бъдат изтъквани, тъй като в обжалваното решение е направен анализ на съдържанието на тези ангажименти.

491 От самия прочит на обжалваното решение следва обаче, че анализът на съдържанието е направен автономно. Така в съображение 1166 от обжалваното решение Комисията посочва, че ангажиментите „не само са формулирани неясно и често противоречиво (вж. [точка] 8.2.1), но и [че] съдържанието им не позволява да се отстранят установените проблеми, свързани с конкуренцията (вж. [точка] 8.2.2)“ [неофициален превод]. Анализът на съдържанието се обяснява с педагогическата воля на Комисията да съобщи на Ryanair резултатите от пазарния си тест относно ангажиментите от 3 май 2007 г., за да обясни какво би могло да е крайното предложение за ангажименти.

492 Следователно жалбоподателят не може да отхвърли наличието на празнините, установени в точка 8.2.1 от обжалваното решение по отношение на формата, използвана за представяне на ангажиментите, на липсата на яснота на ангажимента относно „предварително определения купувач“ на слотовете, на механизмите за прехвърляне на посочените слотове и на наблюдението на ангажиментите, свързани с поведението, единствено под претекст, че е направен анализ по същество на тези ангажименти, тъй като подобен анализ е направен от съображения за изчерпателност, като се изхожда от хипотезата, че посочените ангажименти са били представени по начин, който може да гарантира изпълнението им.

493 На второ място, жалбоподателят не може да се позовава на позицията на Комисията по отношение на ангажиментите, представени преди това. Приложеният от жалбоподателя формат е използван по-рано единствено за представянето на ангажиментите от 17 април 2007 г., които се вписват в контекста на отговора на известието за нарушения в момент, когато оценката за последиците върху конкуренцията все още не е финализирана. Дори и да е възможно да се приеме, че в посочената рамка жалбоподателят може да постави под въпрос изводите на подобна оценка, като оспори наличието на проблеми, свързани с конкуренцията, той все пак не може да има правото да представя в приложение декларации или мнения за анализа, направен от Комисията, към предложение за ангажименти като ангажиментите от 3 май 2007 г., доколкото подобно предложение трябва да покаже воля за отстраняване на проблемите, установени на този стадий, в замяна на решение за разрешение. В случай на несъгласие по ангажиментите, желани от Комисията, страните по концентрацията винаги могат да откажат да ги предложат и да оспорят пред Общия съд евентуално решение за забрана на концентрацията им.

494 Освен това, за разлика от предходните предложения, някои от ангажиментите от 3 май 2007 г. са представени за първи път като ангажимент относно „предварително определения продавач“, на чийто твърде смътен характер набляга Комисията в обжалваното решение предвид преходната практика по вземане на решения по този въпрос (съображение 1172 и бележка под линия 1428 от обжалваното решение). Тази практика изисква по-специално ясна и точна клауза, която поставя в ефективна зависимост осъществяването на концентрацията и осъществяването на съответния ангажимент.

495 На трето място, жалбоподателят не може да постави под въпрос извода, че ангажиментите от 3 май 2007 г. разкриват формални празнини, като се позовава, както беше напомнено в точки 474—485, по-горе, на уточнения и разяснения, представени в отговор на исканията на Комисията. Тези уточнения се вписват в друг контекст, този на крайното предложение за ангажименти, а не в рамките на оценката, направена от Комисията за формата и яснотата на ангажиментите,

представени от Ryanair в края на процедурата, предвидена за тази цел в Регламент № 802/2004.

- 496 Следователно жалбоподателят не посочва доводи, които могат в достатъчна степен от правна гледна точка да оборят оценката на Комисията, изложена в обжалваното решение, според която ангажиментите от 3 май 2007 г. съдържат формални празнини, така че тя не е в състояние да заключи със сигурност, че тяхното прилагане ще бъде възможно и че предприятиите в резултат от тях действия ще бъдат достатъчно надеждни и дълготрайни, така че пречките пред ефективната конкуренция, които ангажиментите имат за цел да възпрепятстват, да не могат да възникнат в сравнително близко бъдеще.
- 497 Ето защо по-нататък следва да се разгледат доводите на жалбоподателя относно проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г. Именно в този контекст са разгледани доводите относно оценката по същество на предложенията за ангажименти, направени от Комисията.

3. По липсата на формални празнини в проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.

а) Доводи на страните

- 498 Жалбоподателят поддържа, че Комисията неправилно твърди в съображения 1236—1237 от обжалваното решение, че проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. не е валидно представен и че тя не е длъжна да му направи оценка. Тъй

като съдържанието на проекта е анализирано в обжалваното решение, не може да се твърди, че то не може да бъде анализирано. Според жалбоподателя писмото, което той изпраща до Комисията на 1 юни 2007 г., е представено като „предварителна редакция“, за да ѝ позволи да внесе крайните изменения във формулировките, които биха могли да се изискват, за да могат ангажиментите да са ясни, лишени от двусмислени твърдения и последователни в целия документ. Ако считала, че квалификацията „предварителна редакция“ и липсата на подпис са формални празнини, възпрепятстващи я да направи оценка по същество на ангажиментите от 1 юни 2007 г., Комисията трябвало да информира Ryanair за това — нещо, което тя не била направила. Така писмото на Комисията до Ryanair от 4 юни 2007 г. единствено посочвало, че проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. не позволява да се уредят проблемите, свързани с конкуренцията, установени на този стадий, без да указва, че Комисията счита, че не е длъжна да им направи оценка, защото са били представени под формата на предварителна редакция. Постъпвайки по този начин, Комисията нарушавала принципите на добра администрация и на защита на оправданите правни очаквания.

⁴⁹⁹ Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, посочва, че ангажименти, които не са подписани и явно са предадени под формата на проект, не могат да се считат за „поети“ ангажименти по смисъла на член 8, параграф 2 от Регламента за концентрациите. Подобни ангажименти можело да бъдат изменени или оттеглени от предприятието, което ги е предложило. Във всеки случай дори проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. да беше представен в съответната форма, той нямало да позволи на Комисията да установи с необходимата степен на сигурност, че би разрешил установените проблеми, свързани с конкуренцията, без да е необходимо ново пазарно проучване. Освен това жалбоподателят не можел да се позовава на принципа на добра администрация като такъв, за да твърди, че Комисията е трябвало да направи оценка на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г., а и Комисията никога не била давала гаранция на Ryanair, че ще направи оценка на всички проекти за ангажименти в обжалваното решение.

б) Съображения на Общия съд

- 500 Също както ангажиментите от 3 май 2007 г. проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. е отхвърлен от Комисията в обжалваното решение поради две причини (вж. точки 466 и 467 по-горе).
- 501 От една страна, в обжалваното решение Комисията посочва, че проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. „е предаден изрично във формата на предварителна редакция, без да е подписан и без да се спазят формалните изисквания по член 20 от Регламент [...] № 802/2004“ [неофициален превод]. Тя достига до извода, че „след като Ryanair не е представило формално нови ангажименти, тя не е длъжна да им направи оценка в обжалваното решение“ [неофициален превод]. По-специално Комисията посочва, че „не може да обвърже евентуално разрешение със спазването на този проект за ангажименти“ [неофициален превод] (съображение 1237 от обжалваното решение).
- 502 От друга страна, Комисията подчертава, че „във всеки случай, дори проектът за ангажименти [от 1 юни 2007 г.] да беше предаден в надлежната форма, ангажиментите нямаше да са достатъчни, за да ѝ позволят въз основа на данните, с които вече разполага, да направи извода, че те отстраняват напълно и непротиворечиво установените проблеми, свързани с конкуренцията“ [неофициален превод] (съображение 1237 от обжалваното решение, което се позовава на точка 43 от Известието за допълнителните условия и на Решение по дело EDP/Комисия, точка 28, по-горе, точки 161—163).
- 503 По отношение на първата причина, посочена от Комисията, за отхвърляне на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г., от самия текст на този документ следва, че става въпрос за проект, а не за редакция, която може да ангажира

Ryanair, което обаче е необходимо на този стадий от производството. Така, дори документът да е озаглавен „Юридически обвързващи ангажименти за Ryanair спрямо Комисията“, той е представен под формата на „проект“ и мястото, предвидено за подписа на генералния директор на Ryanair, е оставено празно. В придружителното писмо, подписано от генералния директор на Ryanair, също се споменава, че посоченият документ е представен под формата на проект, за да предостави на Комисията възможността да внесе крайните изменения във формулировките, които биха могли да се изискват, за да могат ангажиментите да са ясни, лишени от двусмислени твърдения и последователни в целия документ. Комисията обаче не разполага повече с възможността да внася подобни уточнения на този напреднал стадий на производството, на който крайното предложение за ангажименти трябва да бъде не само обвързващо за страната, която го предлага, но също и достатъчно само по себе си в смисъл, че Комисията трябва да бъде в състояние да му направи оценка, без да изисква отново мнението на трети страни относно съдържанието му.

504 Освен това фактът, че анализът на съдържанието на проекта за ангажиментите от 1 юни 2007 г. е извършен „във всеки случай“, не може да бъде тълкуван в смисъл, че позволява на жалбоподателя да се въздържи от представянето на юридически обвързващи ангажименти на Комисията в крайния стадий на производството.

505 Следователно жалбоподателят не посочва доводи, които могат в достатъчна степен от правна гледна точка да поставят под въпрос оценката на Комисията, изложена в обжалваното решение, според която проектът за ангажиментите от 1 юни 2007 г. не ѝ позволява да заключи със сигурност, че неговото прилагане ще бъде възможно и че предприетите в резултат от него действия ще бъдат достатъчно надеждни и дълготрайни, така че пречките пред ефективната конкуренция, които ангажиментите имат за цел да възпрепятстват, да не могат да възникнат в сравнително близко бъдеще.

506 Следователно оценката на доводите на жалбоподателя за разглеждането по същество на ангажиментите от 3 май 2007 г. и на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г. е направена от съображения за изчерпателност, както впрочем е направена и в обжалваното решение.

4. По оценката по същество на ангажиментите от 3 май 2007 г. и на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.

а) Доводи на страните

507 Жалбоподателят упреква Комисията, че е преувеличила конкурентния натиск, който Aer Lingus и Ryanair упражняват едно спрямо друго, както и че е допуснала грешка в рамките на оценката на риска от навлизане на пазара, което би могло да възпрепятства антиконкурентното използване на даден монопол (вж. Насоките и Решение по дело easyJet/Комисия, точка 102 по-горе, точка 202). Като се основавала на погрешен анализ за въздействието на концентрацията върху конкуренцията, Комисията прекомерно изисквала Ryanair да намери „предварително определен купувач“, който би базирал значителен брой самолети в Дъблин, за да конкурира незабавно образуването, получено в резултат на концентрацията. Всъщност нито една авиокомпания не можела да базира едновременно такъв брой самолети на едно-единствено летище и да предложи в срок от шест месеца услуги за всички 35 маршрута с припокриване на дейностите. Много от тези маршрути се характеризирали със силен свръхкапацитет и срокът от шест месеца нямало да позволи прехвърлянето на броя на необходимите слотове на новия участник на пазара поради планирането на процедурите за трансфер на слотове, предвидено от IATA.

508 Жалбоподателят посочва, че страните по концентрацията не са длъжни да установяват, че предложените ангажименти биха отстранили проблемите, свързани с конкуренцията, констатирани от Комисията. Напротив, именно Комисията трябвало да докаже, че концентрацията, изменена с ангажиментите, възпрепятства значително ефективната конкуренция (Решение по дело EDP/Комисия, точка 28 по-горе, точки 63 и 77). Комисията обаче не била направила глобална оценка на изменената концентрация, независимо че това се изисквало в точка 77 от Решение по дело EDP/Комисия, точка 28 по-горе. Освен това за ангажиментите, предложени след изтичането на срока, предвиден в член 19, параграф 2 от Регламент № 802/2004, от точки 161—163 от Решение по дело EDP/Комисия, точка 28 по-горе следвало, че Комисията била длъжна да ги вземе предвид само ако разрешават ясно проблемите, свързани с конкуренцията, без да е необходимо допълнително разследване. За разлика от посоченото в съображение 1237 от обжалваното решение, това правило не се прилагало към проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г., тъй като последният отговарял на специфичните препоръки, направени от Комисията въз основа на преценката ѝ на ангажиментите от 3 май 2007 г.

509 По същество жалбоподателят смята, че прехвърлянето на слотовете и ангажиментите, свързани с поведението, са достатъчни, за да отстранят всеки проблем по отношение на конкуренцията. Така прехвърлянето на слотовете на Лондон (Heathrow), „най-скъпите в света“, „би довело вероятно до увеличаване на конкурентите по този маршрут“ [неофициален превод] (съображение 1216 от обжалваното решение). Предоставянето на слотове за други маршрути от Дъблин, Шанън или Корк щяло да позволи на всяка авиокомпания да навлезе на пазара на независимо кой маршрут с припокриване на дейностите или на независимо кой маршрут по неин избор, ако е необходимо, базирайки самолети в Ирландия. „Замразяването на честотите“ щяло да гарантира, че в случай на нараснало търсене по даден маршрут Ryanair нямало да бъде в състояние да „си присвои“ това търсене в ущърб на даден конкурент. Ангажиментът да не се намаляват честотите, освен ако даден маршрут не е печеливш, означавал, че дори при липса на ново навлизане на пазара на даден маршрут капацитетът на обединението Ryanair—Aer Lingus трудно би позволил да се повишат цените, като се поддържа приемлив коефициент на запълване. Незабавното намаляване

с 10 % на цените на Aer Lingus след концентрацията щяло да бъде източник на незабавни икономии за потребителите. Тези ангажименти били в съответствие с тези, които Комисията приела в решението си от 11 февруари 2004 г. (преписва COMР/М.3280 — Air France/KLM) относно оператори, които разполагат с пазарна мощ, по-голяма от тази на Ryanair.

510 Първо, що се отнася до ангажиментите за слотовете, жалбоподателят посочва, че Комисията е допуснала грешка, заключавайки, че те не са подходящи. Комисията била поставила грешен въпрос в пазарното проучване. Трябвало да попита дали конкурентите са склонни да навлязат на пазара на маршрутите, ако образуванието, получено в резултат на концентрацията, не предостави достатъчен капацитет или прилага цени, значително по-високи отпреди концентрацията. Освен това много конкуренти били декларирали, че въпреки че не възнамеряват да навлязат на пазара веднага, планирали да го направят, ако станело интересно от търговска гледна точка. Следователно фактът, че нито един конкурент не е отговорил, че би навлязъл на пазара на маршрутите с припокриване на дейностите, бил знак, че конкурентите смятат, че концентрацията не би довела до антиконкурентни последици. Не било разумно следователно да се изисква ангажиментите да доведат действително до навлизане на пазара. Подобно изискване санкционирало Ryanair, което било „изключително ефективно“ и предлаганите от него цени били толкова ниски, че никоя авиокомпания не желала да се съревновава с него, дори по маршрути, по които щели да бъдат в „монополно положение“. Жалбоподателят добавя, че Комисията не може да се позовава на отговорите, дадени на въпрос 6 от въпросника, изпратен на участниците на пазара, по отношение на навлизанията на пазара, за да оцени ангажиментите от 3 май 2007 г. Във всеки случай ангажиментите за слотовете в Дъблин били достатъчни, за да разрешат установените проблеми. Комисията не представляла никакво доказателство, с което да установи защо новият участник на пазара трябвало да бъде в състояние да обслужва незабавно всички маршрути с припокриване на дейности, предлагайки същите честоти като осигурените от Aer Lingus, за да упражнява ефективен конкурентен натиск (съображения 1200—1206 от обжалваното решение). Понятията „критична големина“ и „необходима

степен на конкуренция“, използвани в това отношение, не били определени от страна на Комисията.

511 Второ, по отношение на слотовете на летищата на пристигане жалбоподателят поддържа, че Комисията не може да твърди, че ангажиментите относно слотовете са недостатъчни поради липса на уточнения по този въпрос. Всъщност Aer Lingus разполагало само с ограничен брой слотове в основни летища и Ryanair не можело да ги изостави, без да наруши логиката на концентрацията и без да намали в значителна степен капацитета на Aer Lingus да се конкурира с превозвачите, които работят в мрежа. Последните разполагали с достатъчен брой слотове в основните летища на пристигане. В по-голямата част от случаите те имали господстващо положение на възловите летища, с които работят. Следователно нямали нужда от допълнителни слотове, за да могат да навлязат на пазара или да разширят маршрутите си от техните летища — основни бази, до Дъблин. Слотовете само засилвали господстващото положение на тези авиокомпаниии на техните летища — основни бази, и намалявали конкурентната заплаха, която марката Aer Lingus можела да упражни върху тях. Не такъв непременно бил случаят с нискобюджетните превозвачи, които обслужвали или могли да обслужат същите второстепенни летища като тези, обслужвани от Ryanair, на които не съществували проблеми относно слотовете. В този смисъл Комисията нямала основание да се позовава на понятието за двойки градове, както и да настоява новият участник на пазара да бъде нискобюджетна авиокомпания, изисквайки Ryanair да изостави слотовете си в основните летища. Позоваването, направено от Комисията, на разликата между заменяемостта на търсенето и тази на предлагането (съображение 1208 от обжалваното решение) служело единствено за да прикрие това „явно противоречие“ в разсъжденията. Във връзка с пазарното проучване по въпроса за летищата на пристигане отговорите на конкурентите трябвало да се възприемат много предпазливо, тъй като много от тях трябвало да се изправят пред нараснала конкуренция, ако концентрацията бѐдела одобрена. Единственият релевантен въпрос бил дали достъпът до слотовете, с които разполагало Aer Lingus в някои важни летища, е съществен за навлизане на пазара в хипотезата, в която образуванието, получено в резултат на концентрацията, злоупотреби с положението си. Така British Airways не считало, че достъпът до слотовете във важните летища е съществен, тъй като тези агломерации разполагали с други летища, чиито слотове не били

претоварени, а съгласно правната уредба, приложима към слотовете, половината от новия капацитет се предоставял на новите участници в пазара.

512 Трето, по отношение на фрагментарността на навлизането на пазара жалбоподателят упреква Комисията, че не е взела предвид това обстоятелство в съображения 1211 и 1212 от обжалваното решение. Проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. предвиждал обаче по-специално, че авиокомпанията, която вземела слотовете в Heathrow, имала предимство за слотовете в Дъблин. Освен това, за да докаже, че „фрагментарното навлизане на пазара“ представлявало проблем, Комисията се позовавала само на обща препратка към отговорите на въпрос 2, буква б), зададен в рамките на пазарното проучване, и на препратка към „критичната маса“, — недефинирано понятие, възприето от отговора на LGU по този повод (съображение 1212 от обжалваното решение). Само 15 от 20-те участници в пазарното проучване обаче били отговорили на въпроса относно „фрагментарното навлизане на пазара“. Освен това, както в други случаи, Комисията била пропуснала да признае, че участниците, които разполагали със значителен потенциал, в конкретния случай British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic и Clickair, били направили изявления, които противоречали на тези изводи. Някои отговори дори внушавали, че навлизането на пазара на един-единствен нов участник било пагубно за конкуренцията. Единственият въпрос, който заслужавал да бъде поставен, бил дали навлизането на пазара, независимо дали е фрагментарно, или се отнася до един-единствен конкурент, би упражнявало достатъчен натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията, в хипотезата, в която последното увеличило цените. Въпросът дали навлизането на един-единствен нов конкурент би представлявало по-голяма конкурентна мощ, отколкото навлизането на повече от един нов участник на пазара, не бил правилният въпрос.

513 Четвърто, що се отнася до начина на обслужване на новия участник, жалбоподателят посочва, че Комисията изглежда изисква той да следва точно същия бизнес модел като Aer Lingus. Жалбоподателят обаче напомня, че Aer Lingus не упражнява никакъв значителен конкурентен натиск върху Ryanair и че във всеки случай нищо не доказва, че друг превозвач, какъвто и да е бизнес моделът му, може да го конкурира в значителна степен. Освен това, тъй като целта на

концентрацията била да повиши ефективността на Aer Lingus, така че да конкурира превозвачите, които работят в мрежа, разширяването или навлизането на пазара на друг превозвач, който работи в мрежа, като British Airways или Air France, щяло лесно да предостави на потребителите алтернатива на Aer Lingus. Не можело Комисията, от една страна, да изисква Ryanair да посочи бизнес модела, следван от новия участник в пазара, а от друга страна, просто да изисква предложените ангажименти да позволяват навлизането на пазара на някои превозвачи, които са в състояние в по-голяма степен от други да упражнят натиск върху образуването, получено в резултат на концентрацията.

514 Пето, по отношение на ангажиментите относно слотовете на Лондон (Heathrow) жалбоподателят посочва, че Комисията е поставила под съмнение тяхната полезност, тъй като били запазени за British Airways и Air France. Това не би било обаче така, както Ryanair изтъква писмено на 1 юни 2007 г., ако слотовете може-ло да бъдат взети от която и да е авиокомпания, разполагаща с инфраструктура на Heathrow. Във всеки случай Комисията не предприела нищо с оглед тежестта на доказване, която падала върху нея, поставяйки просто под въпрос полезността на прехвърлянето на слотовете. Неправилно било също твърдението ѝ в съображение 1217 от обжалваното решение, че двете авиокомпании не могли да компенсират изчезването на конкурентния натиск на Aer Lingus в достатъчна степен. Всъщност British Airways и Air France, които се смятали за най-мощните конкуренти в Европа, работели в Ирландия от десетилетия и познавали добре ирландския пазар: British Airways работело вече в партньорство посредством споделяне на кодове с Aer Lingus по този маршрут, а Air France притежавало CityJet, авиокомпания със седалище в Дъблин. Освен това в съображение 1218 от обжалваното решение Комисията по никакъв начин не доказвала, че ако слотовете са разпределени между два мощни превозвача, концентрацията, изменена с ангажиментите, би възпрепятствала съществено ефективната конкуренция по маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow). Освен това, тъй като според жалбоподателя заменяемостта на лондонските летища е ограничена, маршрутът, обслужван от Aer Lingus, не позволявал да се упражни никакъв значителен конкурентен натиск върху операциите на Ryanair до другите лондонски летища. Накрая, като се ограничила до това да спомене за „риска от правно противоречие“, що се отнася до възможността Ryanair да прехвърли слотовете

на Heathrow без съгласието на другите акционери на Aer Lingus, Комисията не взела предвид правното становище, представено от ирландския съвет, с което се удостоверявало, че подобно прехвърляне било възможно.

515 Шесто, по отношение на ангажиментите, свързани с поведението му, жалбоподателят твърди, че ангажиментът за намаляване с 10 % на цените на Aer Lingus е лесно удостоверимо посредством публикуването на средната цена на Aer Lingus в годишния му доклад. Комисията допускала грешка, когато искала от Ryanair да уточни дали намаляването на цените се отнасяло до всички маршрути с припокриване на дейности. Всъщност на практика било невъзможно да се увеличат цените по маршрутите с припокриване на дейности и да се понижат общо с 10 % цените на всички маршрути на къси разстояния. Освен това, въпреки че Комисията твърди, че не може да предвиди конкурентната цена, намаляването на цените предоставяло значителни и осъществими предимства. „Замразяването на честотите“ в случай на ново навлизане на пазара целяло да отговори на твърденията на Комисията относно претендираната агресивна реакция на Ryanair по отношение на новите участници на пазара — реакция, която се състои в увеличаване на честотите по маршрутите, по които навлиза друга авиокомпания. Освен това ангажиментът да не се намаляват честотите целял да отговори на опасенията, че Ryanair ще намали капацитета по маршрутите с припокриване на дейности, като по този начин ще може да увеличи цените си. Като се ангажира да поддържа комбинирания капацитет по маршрутите с припокриване на дейности, Ryanair не можело да увеличи цените и едновременно с това да поддържа приемлив коефициент на запълване, което било от решаващо значение за неговия бизнес модел.

516 Седмо, що се отнася до разрешението за „предварително определения купувач“ жалбоподателят посочва най-напред, че такова разрешение никога не е било използвано в предишни случаи относно авиокомпания. Подобно изискване било също безполезно и прекомерно. Предвид факта че Ryanair предлагало най-ниските цени на пазара и че повечето маршрути с припокриване на дейности нямали достатъчен трафик, за да издържат трети превозвач, намирането на „предварително определен купувач“ било много трудно от търговска гледна точка.

Единственото разрешение било Ryanair и Aer Lingus да изоставят тези маршрути или да договорят с „предварително определения купувач“ незаконен картел за определяне на цените. Освен това от „замразяването на честотите“ следвало, че новите участници на пазара не били разубедени да навлязат на пазара на маршрутите с припокриване на дейности заради вероятността Ryanair да увеличи честотите по тези маршрути. С изключение на слотовете на Heathrow, слотовете на Дъблин и на по-голямата част от другите летища в Европа (с изключение може би на другите претоварени основни летища) сами по себе си нямали стойност и следователно не били интересни за друга авиокомпания. Накрая, било погрешно от страна на Комисията да приеме, че ангажиментът относно „първоначално определения купувач“ е недостатъчен поради ограничения му обхват и поради това че би довел до „фрагментарно навлизане на пазара“ (съображение 1238 от обжалваното решение). Този ангажимент, подкрепен с проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г., се основавал на направеното в този смисъл искане от службите на Комисията. Жалбоподателят критикува също желанието на Комисията да прехвърли върху него риска да не бъде намерен никакъв „предварително определен купувач“ в предписания срок.

517 Комисията, поддържана от Ирландия и от Aer Lingus Group, напомня, че е разгледала и отхвърлила ангажиментите от 3 май 2007 г., констатирайки следното: мерките относно слотовете не са подходящи, тъй като не водят до навлизане в значителна степен на пазара на маршрутите, по които услугите се припокриват (съображения 1186—1196 от обжалваното решение), предложението за „предварително определения купувач“ не разрешава липсата на перспектива за навлизане на пазара (съображение 1197 от обжалваното решение), обхватът на ангажиментите е недостатъчен (съображения 1199—1206 от обжалваното решение), ангажиментите не споменават за слотове на важните летища на пристигане (съображения 1207—1209 от обжалваното решение), ангажиментите имат за резултат единствено да доведат до пристигането на множество авиокомпания (фрагментирано навлизане на пазара) (съображения 1210—1212 от обжалваното решение), ангажиментите не държат сметка за модела на обслужване на новия участник на пазара (съображения 1213—1215 от обжалваното решение), ангажиментите относно слотовете на Лондон (Heathrow) не позволяват да се отстранят проблемите, свързани с конкуренцията, по маршрута Дъблин—Лондон (съображения 1216—1219 от обжалваното решение) и другите ангажименти

не позволяват да се отстранят препятствията пред ефективната конкуренция (съображения 1220—1226 от обжалваното решение).

518 По-специално Комисията приема, че коригиращите мерки, свързани с достъпа, са допустими единствено в обстоятелства, в които е установено в достатъчна степен, че нови конкуренти ще навлязат действително на пазара, отстранявайки по този начин възникналите проблеми, свързани с конкуренцията (съображение 1188 от обжалваното решение). Основната цел на ангажиментите била да осигури конкурентни пазарни структури и очевидно само рискът от навлизане на конкурент не бил достатъчен, за да се постигне тази цел, освен ако не ставало въпрос за твърде изключителни обстоятелства. В действителност заменяемостта на търсенето била „най-непосредственият и ефективен дисциплиниращ фактор“ за доставчиците на даден продукт или услуга, по-специално що се отнася до решенията им в областта на определянето на цените, докато натискът, свързан с потенциалната конкуренция, бил обикновено не толкова непосредствен и във всеки случай изисквал задълбочен анализ. Комисията изтъква в конкретния случай, че съответните пазари не се характеризират с „доказан лесен достъп“, а по-скоро с „тенденция на напускане на конкурентите, различни от Aer Lingus“. Нищо в Насоките не посочвало, че концентрация, която води до появата на монополно положение, не възпрепятства значително ефективната конкуренция, ако рискът от навлизане на пазара на нови конкуренти е достатъчен. Решението по дело easyJet/Комисия, точка 102 по-горе, също не било релевантно по този въпрос. По това дело Общият съд бил приел, че поименното идентифициране на нов участник на пазара не е необходимо, тъй като в резултат на ангажиментите различни конкуренти са проявили интерес от навлизане на съответните пазари, както и че следователно действителното навлизане на пазара на нов конкурент може да се смята за твърде вероятно. За разлика от това, в конкретния случай навлизането на пазара на нов конкурент не било толкова вероятно поради доводите, посочени в точка 7.8 от обжалваното решение, както и поради факта че нито един от конкурентите, който е отговорил на пазарното проучване, не бил заявил намерението си да навлезе конкретно на пазара на някой от маршрутите, на които услугите се припокриват (съображения 1190—1196 от обжалваното решение), с изключение евентуално на Air France и British Airways, които разширявали дейността си по маршрута Дъблин—Лондон, което Комисията е преценила за недостатъчно, за да се отстранят проблемите по отношение на конкуренцията по този маршрут (съображения 1216—1219 от обжалваното решение). Именно поради тази липса на перспектива от навлизане на пазара Комисията предложила неформално Ryanair да посочи „първоначално определен

купувач“. Не било толкова важно, че става въпрос за първата концентрация на авиокомпания, за която Комисията е направила подобно предложение или че Ryanair е намерило за трудно, дори невъзможно да последва това предложение. По отношение на предходните случаи настоящата концентрация се отличавала с това, че засягала две авиокомпания, които предлагали услуги от точка до точка и стопанисвали значителен брой самолети от едно и също летище по голям брой маршрути, на които услугите се припокривали. За сметка на това, за разлика от предходните случаи, претоварването на летищата в конкретния случай не било единствената бариера за навлизане на пазара. Комисията подчертава, че не може да приеме ангажименти, които биха отстранили само частично тези проблеми, свързани с конкуренцията, тъй като заинтересованата страна не могла да се съгласи за други ангажименти.

б) Съображения на Общия съд

519 Проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. е резултат от задълбочени дискусии между Комисията и Ryanair по съдържанието на ангажиментите от 3 май 2007 г. и начините за разрешаване на установените проблеми. В това отношение следва да препратим към доводите, изложени от Ryanair по съдържанието на събраните от 1 юни 2007 г. (вж. точка 470 по-горе), и към съдържанието на записаната телефонна конференция между Ryanair и Комисията на 29 май 2007 г.

520 Въпреки тези уточнения във връзка със смятаното за необходимо, за да се даде разрешение за концентрацията, жалбоподателят, както той сам признава (вж. точка 470 по-горе), представя крайно предложение за ангажименти, което не отговаря на исканията на Комисията по отношение на значителния брой самолети, които трябва да се позиционират в Дъблин в срок от шест месеца, считано

от приемането на спорното решение, с възможно удължаване от шест месеца. Предложението на Ryanair е възприемане на принципа за незабавно позициониране на половината от този значителен брой самолети в срок от шест месеца, считано от публикуването на нова оферта, която би следвало да се публикува в срок от шест месеца, считано от приемането на обжалваното решение, с възможно удължаване от шест месеца.

521 Освен това в рамките на действията, предложени в конкретния случай, а именно основно придобиването на слотове от един или няколко участници на пазара, Ryanair приема за установено, че обединението Ryanair—Aer Lingus не поставя проблеми, свързани с конкуренцията, докато позволява на нови и на настоящи участници на пазара на маршрута до Лондон (Heathrow) да придобият слотове, за да развият техния пазарен дял. Комисията смята, че тази мярка е недостатъчна, за да постави под съмнение антиконкурентните последици, които разкрива изчезването на основния конкурент на Ryanair. Така в съдебното заседание тя посочва, че вместо да иска да се приеме принципът за създаване или засилване на господстващото положение на обединението Ryanair—Aer Lingus по един или друг маршрут, приемайки, че евентуален конкурент би навлязъл на пазара или би развил пазарния си дял, поради факта че се предлагат слотове, в конкретния случай Ryanair би трябвало да се откаже от част от пазарния си дял в полза на конкурентите си.

522 В това отношение следва да се посочи, че за разлика от предходните концентрации в сектора на въздушния транспорт на пътници (като тези, които са предмет на Решение по дело Air France/KLM и на Решение по дело Lufthansa/Швейцария), в конкретния случай Комисията не може да се задоволи само със слотове, за да се гарантира достъпът до даден маршрут. Всъщност не става въпрос за концентрация, която интересува действащи оператори, които разполагат с летище — основна база, в различни държави. Ryanair и Aer Lingus работят от едно и също летище, а именно летище Дъблин, където те разполагат със значителни предимства, на които конкурентите не могат да отговорят с лекота.

- 523 Освен това резултатите от пазарните тестове показват, че действащите и потенциалните конкуренти не са готови да конкурират образуването, получено в резултат на концентрацията, по всички маршрути, засегнати от концентрацията. По маршрута Дъблин—Лондон (Heathrow) интересът на някои авиокомпании, които вече са присъствали на него, дори не е потвърден с категорична декларация за поемане на ангажименти по този въпрос, която Ryanair е могло да представи, за да подкрепи ангажимента си за „предварително определения купувач“.
- 524 На този стадий от производството и поради причините, посочени правилно в обжалваното решение по отношение на ангажиментите от 3 май 2007 г., както и предвид уточненията, внесени с проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г., жалбоподателят не посочва доводи, които могат да поставят под въпрос в достатъчна степен от правна гледна точка оценката на Комисията, изложена в обжалваното решение, според която проектът за ангажименти от 1 юни 2007 г. не ѝ позволява да заключи със сигурност, че неговото прилагане ще бъде възможно и че предприятиите в резултат от него действия ще бъдат достатъчно надеждни и дълготрайни, така че пречките пред ефективната конкуренция, които ангажиментите имат за цел да възпрепятстват, да не могат да възникнат в сравнително близко бъдеще.
- 525 Следователно петото правно основание трябва да бъде отхвърлено както по отношение на формалната валидност на предложенията, представени на Комисията в рамките на административното производство, така и по отношение на оценката по същество на съдържанието на тези предложения.
- 526 Предвид всички гореизложени съображения жалбата, подадена от Ryanair, следва да бъде отхвърлена.

По съдебните разноси

- 527 По смисъла на член 87, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноси, ако е направено такова искане.
- 528 След като Ryanair е загубило делото, то следва да бъде осъдено да понесе наред с направените от него съдебни разноси и тези на Комисията и на Aer Lingus Group съгласно исканията на последните.
- 529 Съгласно член 87, параграф 4, първа алинея от Процедурния правилник държавите членки, които са встъпили в делото, понасят направените от тях съдебни разноси. Следователно Ирландия понася направените от нея съдебни разноси.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (трети състав)

реши:

1) Отхвърля жалбата.

- 2) **Ryanair Holdings plc** понася направените от него съдебни разноси, както и тези на Европейската комисия и на **Aer Lingus Group plc**.

- 3) **Ирландия** понася направените от нея съдебни разноси.

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Постановено в открито съдебно заседание в Люксембург на 6 юли 2010 година.

Подписи

Съдържание

Обстоятелства в основата на спора	II - 3472
А — Страни по спора	II - 3472
Б — Административно производство	II - 3473
В — Съдържание на обжалваното решение	II - 3474
1. Съответни пазари	II - 3475
2. Оценка на последиците от концентрацията върху конкуренцията	II - 3476
3. Преценка на ангажиментите	II - 3478
Производство и искания на страните	II - 3478
От правна страна	II - 3480
А — По първото правно основание, свързано с преценката на отношението на конкуренция между Ryanair и Aer Lingus	II - 3483
1. По дадената на пазарните дялове „прекомерна тежест“	II - 3485
а) Доводи на страните	II - 3485
б) Съображения на Общия съд	II - 3486
2. По неотчитането на „основните разлики“ между Ryanair и Aer Lingus ..	II - 3491
а) По използването на понятието „най-непосредствени конкуренти“ и „автоматичният“ извод за наличието на значителен конкурентен натиск	II - 3492
Доводи на страните	II - 3492
Съображения на Общия съд	II - 3493
	II - 3683

б)	По „основните разлики“ относно оперативните разходи, прилаганите цени и нивото на услугите	II - 3495
	Доводи на страните	II - 3495
	Съображения на Общия съд	II - 3497
в)	По разликата между летищата на пристигане	II - 3504
	Доводи на страните	II - 3504
	Съображения на Общия съд	II - 3507
3.	По конкурентното предимство, предоставено от наличието на база на летище Дъблин	II - 3516
а)	Доводи на страните	II - 3516
б)	Съображения на Общия съд	II - 3517
4.	По „доказателствата с нетехнически характер“	II - 3520
а)	Доводи на страните	II - 3520
б)	Съображения на Общия съд	II - 3522
5.	По иконометрическия анализ на Комисията	II - 3525
а)	Доводи на страните	II - 3525
б)	Съображения на Общия съд	II - 3528
6.	По представените от Ryanair иконометрически анализи	II - 3541
а)	Доводи на страните	II - 3541
б)	Съображения на Общия съд	II - 3543
7.	По упражнявания от чартърните авиокомпани конкурентен натиск ..	II - 3545
а)	Доводи на страните	II - 3545
б)	Съображения на Общия съд	II - 3546

8.	По изследването, проведено сред клиентите	II - 3548
	а) Доводи на страните	II - 3548
	б) Съображения на Общия съд	II - 3549
9.	По изследването, проведено сред предприятията клиенти	II - 3551
	а) Доводи на страните	II - 3551
	б) Съображения на Общия съд	II - 3553
10.	По вредата за потребителите	II - 3554
	а) Доводи на страните	II - 3554
	б) Съображения Общия съд	II - 3556
Б —	По второто правно основание относно преценката на бариерите за навлизане на пазара	II - 3557
1.	По значението, което следва да се даде на липсата на навлизане на нови конкуренти на съответните пазари	II - 3559
	а) Доводи на страните	II - 3559
	б) Съображения на Общия съд	II - 3560
2.	По навлизането и излизането от сектора на въздушния транспорт	II - 3562
	а) Доводи на страните	II - 3562
	б) Съображения на Общия съд	II - 3563
3.	По отчитането на икономическия модел на Ryanair	II - 3564
	а) Доводи на страните	II - 3564
	б) Съображения на Общия съд	II - 3566
4.	По предимствата, свързани с притежаването на оперативни бази в Ирландия	II - 3568
	а) Доводи на страните	II - 3568
	б) Съображения на Общия съд	II - 3572

5. По разходите и рисковете, свързани с навлизане на пазара II - 3577
- а) Доводи на страните II - 3577
- б) Съображения на Общия съд II - 3578
6. По репутацията на Ryanair като бариера за навлизане на пазара II - 3580
- а) Доводи на страните II - 3580
- б) Съображения на Общия съд II - 3581
7. По своевременното навлизане на пазара II - 3583
- а) Доводи на страните II - 3583
- б) Съображения на Общия съд II - 3584
8. По съществуването на по-печеливши маршрути извън Ирландия II - 3586
- а) Доводи на страните II - 3586
- б) Съображения на Общия съд II - 3587
9. По летищното пренатоварване II - 3589
- а) Доводи на страните II - 3589
- б) Съображения на Общия съд II - 3590
10. По положението на обединението Ryanair—Aer Lingus на летище Дъб-лин II - 3592
- а) Доводи на страните II - 3592
- б) Съображения на Общия съд II - 3593
- В — По третото правно основание относно конкурентния анализ маршрут по маршрут II - 3594
1. По допустимостта II - 3594
- а) Доводи на страните II - 3594
- б) Съображения на Общия съд II - 3596

2.	По съществото на спора	II - 3598
	а) По маршрута Дъблин—Лондон	II - 3598
	Доводи на страните	II - 3598
	Съображения на Общия съд	II - 3600
	б) По маршрутите Дъблин—Бирмингам, Дъблин—Единбург, Дъблин—Глазгоу, Дъблин—Манчестър и Дъблин—Нюкасл	II - 3604
	Доводи на страните	II - 3604
	Съображения на Общия съд	II - 3606
	— По маршрута Дъблин—Бирмингам	II - 3607
	— По маршрута Дъблин—Единбург	II - 3609
	— По маршрутите Дъблин—Глазгоу, Дъблин—Манчестър и Дъблин—Нюкасл	II - 3610
	в) По маршрутите Шанън—Лондон и Корк—Лондон	II - 3611
	Доводи на страните	II - 3611
	Съображения на Общия съд	II - 3611
	г) По маршрутите Дъблин—Франкфурт, Дъблин—Париж, Дъблин—Мадрид, Дъблин—Брюксел, Дъблин—Берлин и Дъблин—Хамбург (Любек)	II - 3613
	Доводи на страните	II - 3613
	Съображение на Общия съд	II - 3614
	— По маршрута Дъблин—Берлин и Дъблин—Хамбург (Любек)	II - 3614
	— По маршрута Дъблин—Брюксел	II - 3615
	— По маршрута Дъблин—Франкфурт	II - 3616
	— По маршрутите Дъблин—Мадрид и Дъблин—Париж	II - 3617
		II - 3687

а)	По маршрутите Дъблин—Милано и Дъблин—Рим	II - 3618
	Доводи на страните	II - 3618
	Съображения на Общия съд	II - 3619
Г —	По четвъртото правно основание относно преценката на твърдяното повишаване на ефективността	II - 3621
1.	По проверяемостта на твърдението за повишаване на ефективността	II - 3624
а)	Доводи на страните	II - 3624
б)	Съображения на Общия съд	II - 3628
2.	По присъщия за концентрацията характер на твърдяното повишаване на ефективността	II - 3636
а)	Доводи на страните	II - 3636
б)	Съображения на Общия съд	II - 3637
3.	По ползата за потребителите	II - 3639
а)	Доводи на страните	II - 3639
б)	Съображения на Общия съд	II - 3640
4.	Извод от анализа на действието на концентрацията върху конкуренцията	II - 3643
Д —	По петото правно основание относно преценката на ангажиментите	II - 3644
1.	Предварителни съображения	II - 3644
а)	По рамката на анализа на ангажиментите	II - 3644
б)	По описанието и оценката на ангажиментите от 3 май 2007 г.	II - 3647
в)	По описанието и оценката на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.	II - 3653

2.	По липсата на формални празнини в ангажиментите от 3 май 2007 г. ..	II - 3657
	а) Доводи на страните	II - 3657
	б) Съображения на Общия съд	II - 3662
3.	По липсата на формални празнини в проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.	II - 3665
	а) Доводи на страните	II - 3665
	б) Съображения на Общия съд	II - 3667
4.	По оценката по същество на ангажиментите от 3 май 2007 г. и на проекта за ангажименти от 1 юни 2007 г.	II - 3669
	а) Доводи на страните	II - 3669
	б) Съображения на Общия съд	II - 3678
	По съдебните разноси	II - 3681