

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (třetího senátu)

6. července 2010*

Ve věci T-342/07,

Ryanair Holdings plc, se sídlem v Dublinu (Irsko), zastoupená J. Swiftem, QC,
V. Powerem, A. McCarthyem a D. Hullem, solicitors, a G. Berrischem, avocat,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené X. Lewisem a S. Noëem, jako zmocněnci,

žalované,

* Jednací jazyk: angličtina.

podporované

Aer Lingus Group plc, se sídlem v Dublinu (Irsko), původně zastoupenou A. Burnsidem, solicitor, B. van de Walle de Ghelckem a T. Snelsem, advokáty, poté M. Burnsidem a van de Walle de Ghelckem,

a

Irskem, zastoupeným D. O'Haganem a J. Buttimorem, jako zmocněnci, ve spolupráci s M. Cushem, D. Barnivillem a N. Traversem, advokáty,

vedlejšími účastníky řízení,

jejímž předmětem je návrh na zrušení rozhodnutí Komise K (2007) 3104 ze dne 27. června 2007 prohlašujícího spojení za neslučitelné se společným trhem a s Dohodou o EHP (Věc COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus),

TRIBUNÁL (třetí senát),

ve složení J. Azizi, předseda, E. Cremona a S. Frimodt Nielsen (zpravodaj), soudci,
vedoucí soudní kanceláře: C. Kantza, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 6. července 2009,

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

A – Účastnice sporu

- ¹ Ryanair Holdings plc (dále jen „žalobkyně“ nebo „Ryanair“) je společností kótovanou na Burze, která v roce 2006 disponovala letadlovým parkem čítajícím 120 letadel

(nezávisle na 161 objednaných letadlech, jež měla být dodána v následujících šesti letech). Tato letadla v rozhodné době zajišťovala pravidelné linky do více než 400 destinací ve 40 zemích, včetně 75 linek mezi Irskem (hlavně s odletem z letiště v Dublinu, ale i z letišť v Shannonu, Corku, Kerry a Knocku) a dalšími evropskými zeměmi.

- 2 Aer Lingus Group plc je akciovou společností založenou podle irského práva. Po její privatizaci irskou vládou v roce 2006 si stát ponechal 25,35 % jejího kapitálu a akcie společnosti Aer Lingus byly kótovány na Burze dne 2. října 2006. Aer Lingus Group je holdingovou společností společnosti Aer Lingus Ltd (dále jen společně „Aer Lingus“), letecké společnosti se sídlem v Irsku, která zajišťuje pravidelné linky s odletem nebo příletem na letiště v Dublinu, Corku a Shannonu. Aer Lingus v roce 2006 provozovala přepravní síť na krátké vzdálenosti na 70 linkách spojujících Irsko se Spojeným královstvím a dalšími členskými státy s letadlovým parkem o 28 letadlech (který měl být od konce roku 2007 rozšířen na 32 letadel). Její letadlový park o 7 letadlech na dlouhé vzdálenosti (který měl od konce roku 2007 čítat 9 letadel) jí umožňoval zajišťovat spojení do několika destinací ve Spojených státech a v Dubaji.

B – Správní řízení

- 3 Dne 5. října 2006 oznámila Ryanair veřejnou nabídku na převzetí celého kapitálu společnosti Aer Lingus Group (dále jen „veřejná nabídka na převzetí“). Tato veřejná nabídka na převzetí byla vyhlášena dne 23. října 2006.
- 4 Spojení bylo Komisi Evropských společenství oznámeno dne 30. října 2006.

- 5 Rozhodnutím ze dne 20. prosince 2006 usoudila Komise, že transakce vyvolává vážné pochybnosti pokud jde o její slučitelnost se společným trhem a rozhodla se zahájit důkladné přezkumné řízení v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 24, s. 1; Zvl. vyd. 08/03, s. 40, dále jen „nařízení o spojování podniků“).
- 6 Dne 27. března 2007 bylo společnosti Ryanair zasláno oznámení námitek podle článku 18 nařízení o spojování podniků. Ryanair na toto oznámení námitek odpověděla dne 17. dubna 2007.
- 7 Rozhodnutím K (2007)3104 ze dne 27. června 2007 prohlásila Komise, že oznámené spojení je neslučitelné se společným trhem (Věc COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (dále jen „napadené rozhodnutí“).

C – Obsah napadeného rozhodnutí

- 8 Komise poté, co připomenula, že oznámená transakce má význam pro celé Společenství (body 3 a 4 napadeného rozhodnutí), popsala vyšetřovací prostředky použité při šetření (bod 5 napadeného rozhodnutí). Komise připomenula, že toto šetření vyžadovalo na základě článku 11 nařízení o spojování podniků zaslání mnohých žádostí o informace zejména dalším leteckým společnostem zajišťujícím pravidelné lety, charterovým společnostem, letištím a podnikovým zákazníkům, jakož i kontakty s orgány pro koordinaci letištních časů, s orgány pro civilní letectví a s dopravními orgány. Komise rovněž provedla analýzu cenových korelací pro účely vymezení relevantních

trhů (bod 6.3 a příloha III napadeného rozhodnutí) a pověřila nezávislého poradce provedením šetření u zákazníků letišť v Dublinu (bod 7.3.5 a přílohy I a II napadeného rozhodnutí). Rovněž přezkoumala ekonometrické poznatky předložené společnostmi Ryanair a Aer Lingus a provedla dvě řady regresních analýz, aby empiricky otestovala pravděpodobné účinky transakce (bod 7.4.3 a příloha IV napadeného rozhodnutí).

1. *Relevantní trhy*

- 9 Pokud jde o vymezení relevantních trhů (bod 6 napadeného rozhodnutí), Komise uvedla, že Ryanair a Aer Lingus obě poskytují služby pravidelné letecké dopravy v Evropě. Komise v souladu se svou rozhodovací praxí v zásadě přezkoumávala zastupitelnost ze strany poptávky. Trhy vymezila na základě přístupu – „místo původu – místo určení“, nazývaného „přístup místa původu a místa určení“, podle kterého je každá linka mezi místem původu a místem určení považována za samostatný trh. Komise pro účely stanovení, zda dvojice místa původu a místa určení tvoří relevantní trh, přezkoumala jednotlivé možnosti, jež mají spotřebitelé k dispozici pro účely cestování mezi těmito dvěma místy. Rovněž ověřila, zda byly lety z Dublinu (nebo z Shannonu nebo z Corku, tedy z obou dalších letišť používaných stranami spojení) směřující na dvě nebo vícero letišť zajišťujících spojení pro totéž město zastupitelné (bod 6.3 napadeného rozhodnutí). S ohledem na služby nabízené společnostmi Ryanair a Aer Lingus Komise konstatovala, že navrhovaná transakce povede k horizontálnímu překrytí v případě 35 dvojic měst představujících relevantní trhy (bod 333 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a že může být zdrojem obav, pokud jde o velký počet dvojic

měst představujících relevantní trhy, na kterých působí pouze jedna strana spojení (bod 334 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

2. *Posouzení účinků transakce na hospodářskou soutěž*

- 10 Pokud jde o posouzení účinků spojení na hospodářskou soutěž, Komise odkázala na rámec analýzy vymezené v jejích pokynech pro posuzování horizontálních spojování podle nařízení o spojování podniků (Úř. věst. 2004, C 31, s. 5, dále jen „pokyny“).
- 11 Zprvė Komise provedla analýzu podílů společností Ryanair a Aer Lingus na trhu na 35 linkách, kde se jejich služby překrývají. Komise konstatovala, že by transakce vedla ke vzniku monopolního postavení na 22 linkách a způsobila by vytvoření velmi významných podílů na trhu na dalších 13 linkách (bod 7.2 napadeného rozhodnutí). Komise rovněž měla za to, že obě společnosti jsou na všech dotčených linkách „nejbližšími konkurenty“ (bod 7.3 napadeného rozhodnutí) a že tyto dvě společnosti na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair v současnosti spolu soutěží (bod 7.4 napadeného rozhodnutí). Komise poté přezkoumala účinky spojení na trhy, kde jsou Ryanair a Aer Lingus současnými nebo potenciálními soutěžiteli a konstatovala, že by transakce vyloučila současnou hospodářskou soutěž na 35 linkách, kde se služby překrývají, jakož i potenciální hospodářskou soutěž na 15 linkách, kde k překrývání nedochází (body 7.5 a 7.6 napadeného rozhodnutí).

- ¹² Zadruhé Komise uvedla, že „roztříštění zákazníků“ společností Ryanair a Aer Lingus nemají „vyrovnávací kupní sílu“ a mají pouze omezené, nebo dokonce nulové, možnosti přejít k jinému poskytovateli (bod 7.7 napadeného rozhodnutí).
- ¹³ Zatřetí Komise přezkoumala, zda by vstup nových soutěžitelů na trh nebo rozšiřování činnosti soutěžitelů mohlo vyloučit protisoutěžní účinky transakce, a dospěla k závěru, že by tomu tak nebylo (bod 7.8 napadeného rozhodnutí).
- ¹⁴ Začtvrté Komise provedla individuální posouzení 35 linek, kde se služby překrývají. Konstatovala, že spojení značně naruší účinnou hospodářskou soutěž v důsledku vzniku dominantního postavení na každé z těchto linek (bod 7.9 napadeného rozhodnutí).
- ¹⁵ Zapáté Komise přezkoumala, zda by nárůst efektivity tvrzený společností Ryanair postačil k vyrovnání škodlivých účinků na hospodářskou soutěž způsobených spojením. Dospěla k závěru, že by tomu tak nebylo vzhledem k tomu, že tento nárůst efektivity nebyl ověřitelný, nebyl důsledkem spojení a nemohl přinést prospěch spotřebitelům (bod 7.10 napadeného rozhodnutí).

3. Posouzení závazků

- ¹⁶ Komise rovněž přezkoumala závazky navržené společností Ryanair v rámci správního řízení. Měla za to, že nebyly dostatečně jasné k tomu, aby mohly být provedeny, a že v každém případě nemohly odstranit uvedené problémy hospodářské soutěže (bod 8 napadeného rozhodnutí).
- ¹⁷ Závěrem měla Komise za to, že uskutečnění spojení významně naruší účinnou hospodářskou soutěž, zejména v důsledku jednak vzniku dominantního postavení na 35 linkách s odletem a příletem do Dublinu, Shannonu a Corku a jednak vzniku nebo posílení dominantního postavení na 15 linkách s odletem a příletem do Dublinu a Corku. Komise tedy spojení prohlásila za neslučitelné se společným trhem (bod 9 a výrok napadeného rozhodnutí).

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

- ¹⁸ Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 10. září 2007 podala žalobkyně žalobu na neplatnost napadeného rozhodnutí.
- ¹⁹ Usnesením ze dne 12. února 2008 povolil předseda třetího senátu Tribunálu vedlejší účastenství Irska a Aer Lingus na podporu návrhových žádání Komise.

²⁰ Na základě zprávy soudce zpravodaje rozhodl Tribunál (třetí senát) o zahájení ústní části řízení.

²¹ Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky položené Tribunálem byly vyslechnuty na jednání dne 6. července 2009.

²² Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:

- zrušil napadené rozhodnutí;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení;
- uložil Irsku a Aer Lingus Group náhradu nákladů vyplývajících z jejich vedlejšího účastenství.

²³ Komise navrhuje, aby Tribunál:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

²⁴ Aer Lingus navrhuje, aby Tribunál:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

²⁵ Irsko navrhuje, aby Tribunál:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

²⁶ Komise k tomu, aby mohla spojení prohlásit za neslučitelné se společným trhem, musí na základě čl. 2 odst. 3 nařízení o spojování podniků prokázat, že uskutečnění oznámeného spojení značně naruší účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, zejména v důsledku vzniku nebo posílení dominantního postavení.

- 27 Takové rozhodnutí přijaté na základě čl. 8 odst. 3 nařízení o spojování podniků závisí na výsledku analýzy předpokládaného vývoje provedené Komisí. Tato analýza předpokládaného vývoje spočívá ve zkoumání, jak by oznámené spojení mohlo změnit faktory určující stav hospodářské soutěže na daném trhu, aby bylo možné zjistit, zda by z něho vyplývalo značné narušení účinné hospodářské soutěže. Taková analýza vyžaduje představu různých řetězení příčin a následků, aby bylo možno vyjít z těch nejvíce pravděpodobných [viz pokud jde o nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 257, s. 13, opravené znění; Zvl. vyd. 08/01, s. 31), ve znění nařízení Rady č. 1310/97 ze dne 30. června 1997 (Úř. věst. L 180, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 164) (dále jen „dřívější nařízení o spojování podniků“), rozsudek Soudního dvora ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, Sb. rozh. s. I-987, bod 43].
- 28 V případě, že během správního řízení strany spojení platně navrhly závazky za účelem získání rozhodnutí o slučitelnosti se společným trhem, má Komise povinnost přezkoumat spojení změněné těmito závazky. Je tudíž na Komisi, aby prokázala, že se spojení změněné díky těmto závazkům nestává slučitelným se společným trhem (viz v tomto smyslu, pokud jde o dřívější nařízení o spojování podniků, rozsudek Tribunálu ze dne 21. září 2005, EDP v. Komise, T-87/05, Sb. rozh. s. II-3745, body 63 až 65).
- 29 Soudní dvůr již krom toho rozhodl, že hmotněprávní pravidla nařízení, a zvláště jeho článek 2 svěřují Komisi, především pro účely posouzení hospodářské povahy, určitou diskreční pravomoc, a proto musí soud provádět přezkum výkonu takové pravomoci, která má pro vymezení pravidel v oblasti spojování podniků zásadní význam, s přihlédnutím k prostoru pro uvážení, který je předpokládán normami hospodářské povahy, jež jsou součástí režimu spojování podniků (viz, pokud jde o dřívější nařízení o spojování podniků, rozsudky Soudního dvora ze dne 31. března 1998, Francie a další

v. Komise, takzvaný „Kali & Salz“, C-68/94 a C-30/95, Recueil, s. I-1375, body 223 a 224, a Komise v. Tetra Laval, bod 27 výše, bod 38).

³⁰ Ačkoliv soud Unie přiznává Komisi určitý prostor pro uvážení v hospodářské oblasti, neznamená to, že by nesměl přezkoumávat výklad údajů hospodářské povahy provedený Komisí. Soud Unie musí zejména ověřit nejen věcnou správnost uplatněných důkazů, jejich věrohodnost a soudržnost, ale musí rovněž přezkoumat, zda tyto důkazy představují veškeré relevantní údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace vzaty v úvahu, a zda o ně lze opřít závěry, které z nich byly vyvozeny (viz, pokud jde o dřívější nařízení o spojování podniků, rozsudky Soudního dvora Komise v. Tetra Laval, bod 27 výše, bod 39, a ze dne 10. července 2008, Bertelsmann a Sony Corporation of America v. Impala, C-413/06 P, Sb. rozh. s. I-4951, bod 69).

³¹ Krom toho podle ustálené judikatury v případech, kdy jsou orgány nadány posuzovací pravomocí, má dodržení záruk přiznaných právním řádem Unie ve správních řízeních o to větší význam. K těmto zárukám patří zejména povinnost Komise přezkoumat s péčí a nestranností všechny relevantní skutečnosti projednávaného případu, právo dotčeného vyjádřit své názory, jakož i právo na to, aby rozhodnutí bylo dostatečně odůvodněno (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. listopadu 1991, Technische Universität München, C-269/90, Recueil, s. I-5469, bod 14, a rozsudek Tribunálu ze dne 7. května 2009, NVV a další v. Komise, T-151/05, Sb. rozh. s. II-1219, bod 163).

³² Argumenty účastníků řízení je třeba posoudit právě s ohledem na tyto zásady týkající se přezkumu legality v oblasti spojování podniků.

33 Žalobkyně na podporu své žaloby vznášá pět žalobních důvodů. První žalobní důvod vychází ze zjevně nesprávného posouzení konkurenčního vztahu existujícího mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, druhý žalobní důvod vychází ze zjevného pochybení při hodnocení překážek vstupu na trh, třetí žalobní důvod vychází ze zjevně nesprávného posouzení v rámci analýzy provedené na jednotlivých linkách (dále jen „analýza jednotlivých linek“), čtvrtý žalobní důvod vychází ze zjevně nesprávného posouzení v rámci přezkumu nárůstu efektivnosti vyplývajících ze spojení a pátý žalobní důvod vychází ze zjevně nesprávného posouzení v rámci analýzy závazků navržených společnostmi Ryanair (viz body 11 a 13 až 16 výše).

34 Vymezení relevantních trhů a analýza reakcí zákazníků nejsou jako takové žalobkyní zpochybněny (viz body 9 a 12 výše).

A – K prvnímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení konkurenčního vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus

35 Analýza provedená Komisí v napadeném rozhodnutí, která je relevantní v rámci posouzení tohoto žalobního důvodu, je tvořena třemi následujícími stadii: zaprvé konstatováním, že spojení povede ke vzniku velmi vysokých podílů na trhu na velkém počtu linek (bod 7.2 napadeného rozhodnutí); zadruhé konstatováním, že jsou Ryanair a Aer Lingus „nejbližšími konkurenty“ na všech těchto linkách (bod 7.3 napadeného rozhodnutí); zatřetí přezkumem současné hospodářské soutěže mezi Ryanair a Aer Lingus (bod 7.4 napadeného rozhodnutí) a začtvrté účinky spojení na současnou hospodářskou soutěž mezi Ryanair a Aer Lingus a negativními dopady, které by toto spojení mělo na zákazníky (body 7.5 a 7.6 napadeného rozhodnutí). V rámci této analýzy odpověděla Komise na argument Ryanair vycházející z rozlišování v nabídce služeb

mezi její nízkonákladovou nabídkou poskytování omezených služeb a nabídkou Aer Lingus poskytující standardní služby (bod 7.3 napadeného rozhodnutí).

³⁶ Žalobkyně v zásadě kritizuje tento aspekt napadeného rozhodnutí tvrzením, že Komise přecenila význam vysokých podílů na trhu držených spojujícími se stranami a že tyto podíly byly předloženy jako důkazy dostačujícím způsobem prokazující, že bez ohledu na jejich rozdílnosti vykonávaly na sebe Aer Lingus a žalobkyně navzájem takový konkurenční tlak vedoucí k tak nízké pravděpodobnosti vstupu na relevantní trhy, že by spojení výrazně narušilo účinnou hospodářskou soutěž na těchto trzích.

³⁷ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group tvrdí, že podíly na trhu představují „první užitečné náznaky“, které jsou podpořeny dalšími náznaky, ze kterých vyplývá, že Aer Lingus je nejbližším konkurentem Ryanair na linkách, na kterých se jejich služby překrývají. Důsledkem spojení by tedy byl zánik konkurenčního tlaku, který v současnosti Aer Lingus vykonává na Ryanair.

³⁸ Je třeba, aby Tribunál postupně posoudil argumenty účastníků řízení týkající se „přílišné důležitosti“ přiznané podílům na trhu, nezohlednění „podstatných rozdílů“ existujících mezi Ryanair a Aer Lingus, konkurenční výhody poskytnuté tím, že existuje základna v Dublinu, „netechnických důkazů“, ekonometrické analýzy provedené Komisí, ekonometrických údajů předložených Ryanair, konkurenčních tlaků vykonávaných charterovými společnostmi, šetření provedeného mezi cestujícími, šetření provedeného mezi klientskými podniky, a nakonec újmy způsobené spotřebitelům.

1. *K „přílišné důležitosti“ přiznané podílům na trhu*

a) Argumenty účastníků řízení

³⁹ Žalobkyně uvádí, že se Komise v napadeném rozhodnutí opírala o nesprávný předpoklad, podle něhož jsou Aer Lingus a ona stejnými leteckými společnostmi, z čehož si na základě jejich vysokých podílů na trhu „automaticky“ dovodila skutečnost, že by spojení vedlo ke značnému narušení účinné hospodářské soutěže. I když jsou podíly na trhu relevantní pokud jde o posouzení spojení z hlediska hospodářské soutěže, nejsou tyto podíly na trhu „výchoziskem“. Spojování těchto podílů na trhu se silně negativním předpokladem, pokud jde o účinky spojení na hospodářskou soutěž, by bylo v rozporu s pravidly týkajícími se důkazního břemene. V každém případě žalobkyně tento předpoklad vyvrátila tím, že dostačujícím způsobem prokázala existenci „podstatných rozdílů“ mezi oběma společnostmi a nevelkých překážek pro vstup na trh. Služby nabízené společností Ryanair a s odletem a příletem Aer Lingus jsou „výsoce rozdílné“ a týkají se rozdílných skupin cestujících. Podíly na trhu tudíž samy o sobě neumožňují určit, v jakém rozsahu na sebe strany spojení navzájem vykonávají konkurenční tlaky. Krom toho přítomnost jediné letecké společnosti na určité lince s ohledem na snadnost vstupu na trh nepředstavuje dominantní postavení.

⁴⁰ Komise podporovaná Irskem a společností Aer Lingus Group uvádí, že z napadeného rozhodnutí vyplývá, že podíly na trhu představují „první užitečné náznaky“, které jsou podpořeny dalšími skutečnostmi, ze kterých vyplývá, že Aer Lingus je nejbližším konkurentem společnosti Ryanair na linkách dotčených v projednávané věci.

b) Závěry Tribunálu

⁴¹ Z ustálené judikatury vyplývá, že ačkoliv se význam podílů na trhu může na jednotlivých trzích lišit, lze mít oprávněně za to, že velmi vysoké tržní podíly představují samy o sobě, až na výjimečné okolnosti, důkaz existence dominantního postavení (viz v oblasti zneužití dominantního postavení rozsudek Soudního dvora ze dne 13. února 1979, *Hoffmann-La Roche v. Komise*, 85/76, Recueil, s. 461, bod 41, a pokud jde o dřívější nařízení o spojování podniků rozsudky Tribunálu ze dne 25. března 1999, *Gencor v. Komise*, T-102/96, Recueil, s. II-753, bod 205, a ze dne 28. dubna 1999, *Endemol v. Komise*, T-221/95, Recueil, s. II-1299, bod 134). Může tomu tak být v případě podílu na trhu ve výši 50 % nebo více (viz v oblasti zneužití dominantního postavení rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 1991, *AKZO v. Komise*, C-62/86, Recueil, s. I-3359, bod 60, a pokud jde o dřívější nařízení o spojování podniků rozsudek Tribunálu ze dne 14. prosince 2005, *General Electric v. Komise*, T-210/01, Sb. rozh. s. II-5575, bod 115).

⁴² V projednávané věci je jednak třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise své hodnocení účinků transakce na hospodářskou soutěž neopřela o myšlenku, že na základě vysokých podílů na trhu lze „automaticky“ dovodit skutečnost, že spojení povede ke značnému narušení účinné hospodářské soutěže. Komise naopak v napadeném rozhodnutí výslovně uvedla, že jak podíly na trhu, tak úrovně koncentrace s tím spojené představují „první užitečné náznaky“ struktury trhu a soutěžního významu obou stran spojení, jakož i soutěžního významu jejich konkurentů (viz bod 348 odůvodnění napadeného rozhodnutí a poznámku pod čarou 364, ve které je učiněn odkaz na bod 14 pokynů). Přezkum napadeného rozhodnutí rovněž odhaluje, že Komise neopomněla provést důkladnou analýzu podmínek hospodářské soutěže, přičemž zohlednila i jiné skutečnosti než pouze podíly na trhu, a to zejména účinky transakce na konkurenční vztah mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, reakce zákazníků a soutěžitelů a konkrétní situaci na každé lince, které se transakce týká (viz body 11 až 14 výše).

- 43 Nelze tedy tvrdit, že napadené rozhodnutí spočívá na zjištěních vycházejících pouze z podílů na trhu, které mohou být v případě uskutečnění transakce drženy seskupením Ryanair – Aer Lingus (dále jen „seskupení Ryanair – Aer Lingus“ nebo „entita vytvořená spojením“). Komise současně přezkoumala statistické údaje znázorňující situaci trhů dotčených transakcí v daném okamžiku a dynamické údaje uvádějící pravděpodobný vývoj těchto trhů v případě uskutečnění spojení.
- 44 Tento přístup odpovídá analytickému přístupu, kterého se musí Komise držet při posuzování protisoutěžních účinků spojení, a v jehož rámci zkoumá, jak by oznámené spojení mohlo změnit faktory určující stav hospodářské soutěže na daném trhu, aby bylo možné zjistit, zda by vedlo k významnému narušení účinné hospodářské soutěže (viz bod 27 výše).
- 45 Dále je třeba zdůraznit, že Komise nemohla při svém hodnocení ponechat bez po-
 všimnutí význam, který je třeba přikládat těmto prvním náznakům, jež prokazovaly, že by uskutečnění oznámeného spojení společností Ryanair umožnilo získat příliš vy-
 soké podíly na trhu.
- 46 Je totiž třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí určila 35 linek, na kterých se
 činnosti stran spojení překrývají. Z těchto linek by transakce vedla k monopolnímu
 postavení na 22 linkách a velmi vysokým společným podílům na trhu vyšším než 60 %
 na dalších 13 linkách (viz body 341 a 342 odůvodnění napadeného rozhodnutí, zvláště
 tabulku č. 2 a odpovídající poznámky pod čarou). Krom toho by druhá strana spojení
 byla na linkách, kde v současnosti působí pouze Ryanair nebo Aer Lingus, nejprav-
 děpodobnějším potenciálním konkurentem. Je tedy třeba uvést, že z těchto zjištění
 vyplývá, že by uskutečnění spojení vedlo ke vzniku velmi vysokých podílů na trhu na
 velkém počtu linek (bod 7.2 napadeného rozhodnutí).

- 47 Komise rovněž v napadeném rozhodnutí zdůraznila, že i na některých linkách, na kterých neexistuje monopol, kde působí určitý počet konkurentů, jako je linka Dublin-Londýn, kde společný podíl na trhu společností Ryanair a Aer Lingus činí mezi 70 a 80 % a kde nabízejí své služby společnosti British Midland Airways (bmi), British Airways a CityJet, byl Herfindahl-Hirschmanův index obecně používaný orgány pro hospodářskou soutěž k měření úrovně koncentrace na trhu s přihlédnutím k příslušné váze každého z podniků, které na tomto trhu působí, velmi vysoký (mezi 6000 a 6500) stejně jako změna této úrovně koncentrace před a po transakci (přičemž delta se nacházela mezi 3000 a 3500). Úroveň koncentrace vytvořená touto transakcí na 35 linkách, kde se činnosti stran spojení překrývají, by tedy byla velmi vysoká (bod 342 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 48 Společný tržní podíl seskupení Ryanair – Aer Lingus by tak na šestnácti linkách dosáhl 100 %. Jde o linky Dublin-Berlín, Dublin-Bilbao (Vitoria), Dublin-Birmingham, Dublin-Boloňa, Dublin-Brusel, Dublin-Edinburgh, Dublin-Hamburg (Lübeck), Dublin-Marseille, Dublin-Newcastle, Dublin-Poznaň, Dublin-Řím, Dublin-Sevilla, Dublin-Toulouse (Carcassonne), Dublin-Benátky, Shannon-Londýn a Cork-Londýn.
- 49 Na šesti dalších linkách, a to na linkách Dublin-Alicante, Dublin-Faro, Dublin-Lyon, Dublin-Milán, Dublin-Salzburg, Dublin-Tenerife, by se společný tržní podíl seskupení Ryanair – Aer Lingus blížil 100 %, aniž by této úrovně dosáhl z důvodu samotných míst v letadle nabízených charterovými společnostmi.
- 50 Na nejdůležitější lince, tedy na lince Dublin-Londýn, která sama o sobě představuje 30 % cestujících přepravených letadlem mezi Irskem a dalšími členskými státy Unie, by podíl na trhu entity vytvořené spojením představoval 70 až 80 %.

- 51 Na dalších linkách by byl společný podíl na trhu rovněž velmi významný. Například na lince Dublin-Manchester by tento podíl na trhu představoval 90 až 100 %, přičemž jediným existujícím konkurentem je Luxair, která provozuje linku s přiletem a odletem z Lucemburku, jež činí zastávku v Manchesteru.
- 52 Každá osoba, která se chce dopravit do jedné z destinací uvedených výše má výběr, který lze jednoduše změřit *prima facie* jak před, tak po uskutečnění spojení. Velmi často by tento prvek výběru čistě a jednoduše odpadl v důsledku nabytí společnosti Aer Lingus společností Ryanair, jelikož by tržní podíl seskupení Ryanair – Aer Lingus dosáhl 100 %, nebo téměř 100 %.
- 53 Vzhledem k těmto zjištěním, která nejsou jako taková žalobkyní zpochybněna, mohla mít Komise oprávněně za to, že získání velmi vysokých podílů na trhu z důvodu uskutečnění spojení, stejně jako úroveň koncentrace, která s tím souvisí, byly relevantními indiciemi tržní síly, kterou by získalo seskupení Ryanair – Aer Lingus.
- 54 Tato zjištění musí být Komisi řádně zohledněna a představují skutečnosti umožňující mít za to, že až na výjimečné okolnosti tyto velmi vysoké podíly na trhu samy o sobě představují důkaz o existenci dominantního postavení (viz bod 41 výše).
- 55 V tomto kontextu nemůže být Komisi vytýkáno, že neunesla důkazní břemeno když měla za to, jak vyplývá z nadpisu bodu 7.2.2 napadeného rozhodnutí, že „velmi vysoké podíly na trhu na všech linkách, na nichž se služby překrývají, samy o sobě představují důkaz dominantního postavení“.

56 Je nutné uvést, že na rozdíl od toho, co uvádí žalobkyně, nebyl dopad tohoto důkazu na hodnocení hospodářské soutěže jakkoliv považován za automatický. Z napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že by takový důkaz mohl být vyloučen, pokud by tyto „první užitečné náznaky“ struktury trhu a soutěžního významu stran spojení a jejich konkurentů byly zpochybněny jinými údaji projednávané věci. Komise tak v napadeném rozhodnutí jasně vysvětlila svůj přístup v tomto ohledu, když uvedla, že „pečlivě ověřila, zda existují okolnosti, které navzdory vysokým podílům na trhu mohou vyloučit dominantní postavení v projednávané věci“ (bod 351 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Toto ověření bylo učiněno obecně, pokud jde o přezkum relevantních faktorů, v rámci bodů 7.3 až 7.8 napadeného rozhodnutí a v rámci bodu 7.9, pokud jde o analýzu jednotlivých linek.

57 Argumenty uplatněné žalobkyní k vyvrácení významu, který by měl být přiznán podílům na trhu, které by získalo seskupení Ryanair – Aer Lingus, je třeba přezkoumat právě v tomto kontextu.

58 Zprvée, pokud jde o linky, kde v současnosti působí Aer Lingus i Ryanair, žalobkyně uvádí, že jsou služby nabízené těmito subjekty „vysoce diferencované“, a týkají se tedy ve skutečnosti rozdílných skupin cestujících. V tomto ohledu je třeba uvést, že otázka odlišnosti služeb vyvstává v souvislosti s jejich větší či menší zastupitelností z pohledu dotčených zákazníků. Komise v napadeném rozhodnutí vyvrátila tvrzení žalobkyně v tomto ohledu (bod 7.3 napadeného rozhodnutí). Podle Komise, za předpokladu, že by toto tvrzení bylo opodstatněné, nemohly by případné rozdíly mezi službami nabízenými společnostmi Ryanair a Aer Lingus vyloučit riziko, že spojení těchto dvou subjektů významně naruší účinnou hospodářskou soutěž na dotčených trzích. Argument žalobkyně týkající se odlišnosti služeb je přezkoumán níže (viz bod 61 a následující níže).

- 59 Zadruhé, pokud jde o linky, kde v současnosti působí pouze jedna z těchto společností, žalobkyně tvrdí, že pouze toto působení neznámá dominantní postavení, pokud je na tento trh jednoduché vstoupit. Tento argument se týká otázky vstupu na trh a bude posouzen v rámci přezkumu druhého žalobního důvodu, který je této problematice věnován.
- 60 Pouze pokud by Tribunál tyto argumenty přijal, bylo by možné dospět k závěru, že žalobkyně oprávněně zpochybňuje význam, který je třeba přikládat podílům na trhu, které by získala entita vytvořená spojením. V této fázi analýzy nicméně nelze Komisi vytýkat, že v napadeném rozhodnutí zohlednila význam podílů na trhu a úroveň koncentrace týkající se jednotlivých relevantních trhů.

2. K nezohlednění „podstatných rozdílů“ mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus

- 61 Žalobkyně v podstatě uvádí, že z důvodu odlišení jejích služeb od služeb společnosti Aer Lingus, nesoutěží tyto dvě letecké společnosti do té míry, že by spojení významně narušilo hospodářskou soutěž. Komise v napadeném rozhodnutí nemohla dospět k opačnému závěru, jelikož neprokázala úzký konkurenční vztah mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus.
- 62 Je třeba, aby Tribunál postupně posoudil argumenty účastníků řízení týkající se po-
užití pojmu „nejbližší konkurenti“ a „automatického“ odvození existence značných konkurenčních tlaků z tohoto pojmu, argumenty týkající se „podstatných rozdílů“,

pokud jde o provozní náklady, uplatňované ceny a úroveň služeb, jakož i argumenty související s rozdíly mezi letišti místa určení.

a) K použití pojmu „nejbližší konkurenti“ a „automatického“ odvození existence značných omezení hospodářské soutěže

Argumenty účastníků řízení

- ⁶³ Žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila „podstatného pochybení“ tím, že měla za to, že lze-li prokázat, že jsou Aer Lingus a žalobkyně „nejbližšími konkurenty“, „automaticky“ z toho vyplývá, že jsou nejbližšími konkurenty vykonávajícími na sebe navzájem zásadní konkurenční tlaky, aniž je třeba přezkoumávat blízkost tohoto konkurenčního vztahu. Nabídku služeb společnosti Aer Lingus totiž nelze nahradit nabídkou služeb společnosti Ryanair, ale je bližší nabídkám úplných služeb tradičních leteckých společností. „Podstatné rozdíly“ mezi oběma společnostmi umožňují společnosti Aer Lingus uplatňovat značně vyšší ceny, než jsou ceny společnosti Ryanair. Blízkost konkurenčního vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus by tedy měla být analyzována pro účely určení jeho účinků na účinnou hospodářskou soutěž. Pokud se podle žalobkyně její služby a služby společnosti Aer Lingus podstatně liší, nelze je považovat za „vhodné náhrady“ včetně případu, kdy na dané lince působí pouze tyto dvě letecké společnosti. Jinými slovy si dotčení cestující spíše zvolí necestovat než využít služeb druhé letecké společnosti.

- ⁶⁴ Komise podporovaná Irskem a společností Aer Lingus Group uvádí, že v napadeném rozhodnutí podrobně zanalyzovala konkurenční vztah mezi oběma leteckými společnostmi a teprve poté právně dostačujícím způsobem dospěla k závěru, že společnosti Ryanair a Aer Lingus jsou blízkými konkurenty, kteří jeden na druhého vykonávají konkurenční tlaky, které by v případě uskutečnění transakce zmizely.

Závěry Tribunálu

- ⁶⁵ Podle žalobkyně za předpokladu, že by Aer Lingus a žalobkyně mohly být považovány za „nejbližší konkurenty“ na všech dotčených linkách, nic to nemění na tom, že z důvodu „podstatných rozdílů, které mezi nimi existují, nemohla Komise tohoto konstatování využít a automaticky“ z něj dovodit, že na sebe navzájem vykonávají značné konkurenční tlaky, které by spojením zanikly, aniž bylo třeba přezkoumávat blízkost tohoto konkurenčního vztahu.
- ⁶⁶ Ještě před přezkumem argumentů týkajících se rozdílů tvrzených žalobkyní a jejich dopadu na konkurenční vztah existující mezi společností Aer Lingus a žalobkyní (viz bod 70 a následující níže), je třeba bez dalšího uvést, že analýza provedená Komisí v napadeném rozhodnutí není analýzou, kterou popisuje žalobkyně.
- ⁶⁷ Tato analýza se skládá ze dvou fází. Nejprve je konstatování o konkurenčním vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus učiněné Komisí předmětem dlouhých rozborů (body 7.3 a 7.4 napadeného rozhodnutí). V rámci těchto rozborů Komise podrobně přezkoumala argumenty společnosti Ryanair, pokud jde o rozlišování služeb,

obsažené v projednávané žalobě. Dále není, na rozdíl od tvrzení žalobkyně, posouzení účinků transakce na hospodářskou soutěž uskutečněné v napadeném rozhodnutí učiněno „automaticky“ na základě pouhého konstatování, že jsou společnosti Ryanair a Aer Lingus „nejbližšími konkurenty“. Komise totiž v napadeném rozhodnutí pečlivě přezkoumala důvody, pro které by spojení značně narušilo účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu na 35 linkách, kde se služby překrývají a na 15 linkách provozovaných společnostmi Aer Lingus, kde se služby nepřekrývají (body 7.5, 7.6 a 7.9 napadeného rozhodnutí).

⁶⁸ V důsledku toho, stejně jako u významu, který je třeba přikládat společným podílům na trhu (viz bod 58 výše), právě odpověď na argumenty žalobkyně o dopadu údajného rozlišování služeb na konkurenční vztah mezi společnostmi Aer Lingus a žalobkyní (viz bod 70 a následující dále) umožní odůvodnit, či nikoli závěry, které z tohoto rozlišování byly vyvozeny Komisí v rámci jejího posouzení účinků spojení na hospodářskou soutěž.

⁶⁹ V každém případě vzhledem k tomu, že rozlišování služeb tvrzené společností Ryanair bylo v napadeném rozhodnutí přezkoumáno, nelze tedy tvrdit, že Komise v projednávané věci „automaticky“ dovodila z konstatování, podle něhož jsou společnosti Ryanair a Aer Lingus „nejbližšími konkurenty“ na všech dotčených linkách, skutečnost, že na sebe tyto společnosti navzájem vykonávají značné konkurenční tlaky, které by spojením zanikly, aniž bylo třeba přezkoumávat blízkost tohoto konkurenčního vztahu.

b) K „podstatným rozdílům“ týkajícím se provozních nákladů, uplatňovaných cen a úrovně služeb

Argumenty účastníků řízení

- ⁷⁰ Zprvce žalobkyně tvrdí, že rozdíl mezi jejími provozními náklady a náklady společnosti Aer Lingus prokazuje, že mezi těmito společnostmi neexistuje zásadní konkurenční tlak. Nižší náklady společnosti Ryanair jí umožňují uplatňovat značně nižší ceny, než jsou ceny společnosti Aer Lingus, a tudíž zajišťovat spojení na rozdílném segmentu trhu. Komise neprovedla analýzu dopadu tohoto rozdílu na hospodářskou soutěž. Krom toho poté, co Komise uvedla, že provozní náklady Aer Lingus odpovídaly provozním nákladům jiných nízkonákladových dopravců, jako jsou společnosti easyJet nebo Virgin Express, neměla z toho v bodě 7.3.3 napadeného rozhodnutí dovodit, že Aer Lingus figurovala „mezi nejbližšími konkurenty Ryanair i v rámci jednotkových nákladů“. Použití tohoto pojmu „nejbližších konkurentů“ pocházelo z chyby v analýze. Navíc Komise zahrнула dálkové lety Aer Lingus do výpočtu jejich průměrných provozních nákladů. Vzhledem k tomu, že provozní náklady podle nabízených míst na kilometr (dále jen „NMK“) byly podstatně nižší na dálkových letech než na letech na krátké vzdálenosti, vedlo jejich zařazení k významnému podhodnocení průměrných nákladů společnosti Aer Lingus podle NMK pro účely srovnání s nízkonákladovými dopravci, kteří provozují výhradně lety na krátké vzdálenosti. Navíc pokud, jak tvrdí Komise, jsou průměrné náklady společnosti Aer Lingus srovnatelné s náklady nízkonákladových dopravců a alespoň zhruba o 50 % vyšší než náklady Ryanair, měla by Aer Lingus podstatně vyšší zisky než Ryanair, jelikož je její průměrná cena o více než 100 % vyšší než cena Ryanair. Ve skutečnosti má Ryanair daleko vyšší zisky než Aer Lingus.

71 Zadruhé žalobkyně zdůrazňuje rozdíly mezi cenami, které uplatňuje, a cenami uplatňovanými společností Aer Lingus. Tento rozdíl, který vyplývá z rozdílu provozních nákladů, ukazuje „vysoký stupeň rozdílnosti“. Komise měla v bodě 371 napadeného rozhodnutí nesprávně za to, že rozdíl v ceně o 30 eur není podstatný, jelikož je průměrná cena letenky Ryanair 41 eur. Nižší ceny Ryanair, které jsou o polovinu nižší než ceny Aer Lingus, umožňují společnosti Ryanair přilákat zákazníky, kteří by v případě neexistence těchto cen neletěli. Komise měla z této skutečnosti dovodit, že Aer Lingus nevykonávala na Ryanair žádné konkurenční tlaky. Připuštěním v bodě 413 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že ceny Ryanair byly v průměru nižší než ceny Aer Lingus, měla Komise dospět k závěru, že se obě společnosti zaměřují na dva naprosto rozdílné segmenty trhu. Navíc Ryanair a Aer Lingus hospodaří na základě velmi rozdílných modelů. Aer Lingus se zajisté odchýlila od hospodářského modelu tradiční národní letecké společnosti poskytující úplné služby a přijala určité rysy nízkonákladových dopravců. Nicméně nadále využívá hlavní letiště a nabízí určité služby, které jí umožňují vůči svým zákazníkům uplatňovat značně vyšší ceny, než jsou ceny Ryanair. Zákazníci Aer Lingus jsou tak ochotni zaplatit příplatek ve vztahu k tarifům svých nízkonákladových konkurentů za úplnější nabídku služeb.

72 Zatřetí žalobkyně uvádí, že z bodu 367 napadeného rozhodnutí vyplývá, že je leteckou společností „poskytující omezené služby“ a Aer Lingus je leteckou společností „poskytující standardní služby“ a že má Komise tendenci podceňovat dopad tohoto rozdílu na úroveň hospodářské soutěže existující mezi oběma společnostmi. Komise neprovedla analýzu rozsahu, ve kterém by byl tento rozdíl relevantní, nebo nepředložila důkazy, aby prokázala, proč nebyl tento významný rozdíl relevantní k určení existence významného narušení účinné hospodářské soutěže. Takové rozlišování mezi nabídkami služeb bylo doloženo prohlášeními Aer Lingus a irské vlády předloženými

před veřejnou nabídkou na převzetí, a to předtím než vláda a společnost „změnily zcela názor“ tvrzením, že je Aer Lingus nízkonákladovou společností.

- 73 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně odkazem na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

- 74 I když Komise v napadeném rozhodnutí připustila existenci rozdílů mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, nevyvodila z toho stejné závěry jako žalobkyně. Tyto rozdíly totiž Komisi nezabránily mít za to, že ze všech konkurentů působících na jednotlivých linkách dotčených spojení je Aer Lingus nejvýznamnější a nejbližší konkurent společnosti Ryanair.
- 75 Pokud jde o rozdíl mezi provozními náklady společností Aer Lingus a Ryanair, opakuje Ryanair svou analýzu, podle níž jí tento rozdíl v nákladech umožňoval zajišťovat spojení na odlišném segmentu trhu. Podle žalobkyně měla Komise analyzovat dopad tohoto rozdílu na konkurenční vztah mezi společnostmi Aer Lingus a žalobkyní.
- 76 Z napadeného rozhodnutí nicméně vyplývá, že Komise připustila, že provozní náklady společnosti Ryanair byly nižší než provozní náklady společnosti Aer Lingus, přičemž uvedla, že ve vztahu k dalším leteckým společnostem byly náklady společnosti Aer Lingus obecně velmi nízké a zařadila tuto společnost spíše do skupiny

nízkonákladových dopravců než do skupiny síťových dopravců (viz bod 7.3.3 napadeného rozhodnutí, zvláště bod 374 odůvodnění).

- ⁷⁷ Komise tak v napadeném rozhodnutí uvedla důvody, pro které měla s ohledem na dostupné údaje za to, že pokud byly provozní náklady společnosti Ryanair podle NMK nižší než čtyři eurocenty, dosáhly provozní náklady společnosti Aer Lingus téměř 5,9 eurocentů. Komise uvedla, že námitka společnosti Ryanair vycházející ze skutečnosti, že tento údaj zahrnoval rovněž dálkové lety společnosti Aer Lingus, které mají obecně nižší náklady podle NMK, byla odůvodněná. Nicméně upřesnila, že 87 % cestujících společnosti Aer Lingus cestovalo na letech na krátké vzdálenosti a že číslo téměř 8 eurocentů jako náklady uvedené společností Ryanair podle NMK nebylo doloženo (viz bod 7.3.3 napadeného rozhodnutí, zvláště body 375 a 377 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- ⁷⁸ V každém případě z bodu 1, který je obsažen v bodě 375 odůvodnění napadeného rozhodnutí, vyplývá, že se provozní náklady podle NMK síťového dopravce (jako jsou British Airways, Air France nebo Lufthansa) blíží 12 eurocentům, zatímco náklady společností Virgin Express nebo easyJet jsou 7 nebo více než 6 eurocentů. Rozsah vymezený Komisí a společností Ryanair od 5,9 do 8 eurocentů jako náklady podle NMK tedy řadí Aer Lingus do stejné skupiny jako Virgin Express nebo easyJet, jelikož jsou provozní náklady „nízké“ (bod 375 odůvodnění napadeného rozhodnutí) nebo „velmi nízké“ (bod 376 napadeného rozhodnutí) na rozdíl od provozních nákladů velkých síťových společností (rozdíl alespoň 4 eurocenty jako náklady podle NMK), i když jsou „vysoké“ nebo „značně vyšší“ než ceny společnosti Ryanair (rozdíl mezi zhruba 2 a 4 eurocenty jako náklady podle NMK).

- 79 I když v důsledku toho existuje rozdíl v provozních nákladech mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, jak připustila Komise v napadeném rozhodnutí, neznamená to, jak tvrdí žalobkyně, že by Komise nemohla mít za to, že jsou společnosti Aer Lingus a Ryanair „nejbližšími konkurenty“, jelikož jsou provozní náklady společnosti Aer Lingus ve skutečnosti nižší než provozní náklady síťových společností a že ani Virgin Express, ani easyJet se společností Ryanair nesoutěží na linkách, kde se jejich služby s odletem z Irska překrývají (bod 376 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 80 Toto vyjádření je v napadeném rozhodnutí rovněž podpořeno zjištěním, podle kterého vývoj jednotkových nákladů společnosti Aer Lingus v průběhu času zdůrazňuje její „postupné přecházení“ z tradičního hospodářského modelu k nízkonákladovému modelu (viz bod 378 odůvodnění napadeného rozhodnutí, zvláště bod č. 2 k provozním nákladům společnosti Aer Lingus v průběhu času od roku 2001 do roku 2005).
- 81 Krom toho i když, jak uvádí žalobkyně, měly nízké provozní náklady dopad na zisky podniku (viz bod 70 výše), neumožňuje to dospět k závěru, že služby, které nabízí, nejsou v konkurenčním vztahu se službami společnosti Aer Lingus. Aer Lingus totiž nabízí služby vyšší úrovně, přičemž se snaží přizpůsobit struktuře nákladů společnosti Ryanair, což ji o to více vzdaluje od struktury nákladů síťových leteckých společností.
- 82 Pokud jde o rozdíl mezi cenami, které uplatňuje Ryanair a cenami uplatňovanými společností Aer Lingus, žalobkyně tvrdí, že je tento rozdíl takový, že z něj Komise měla dovodit, že na ni Aer Lingus nevyvíjí konkurenční tlaky. Podle žalobkyně je rozdíl v průměrné ceně ve výši 30 eur podstatný, jelikož průměrná cena letenky společnosti Ryanair je 41 eur. Navíc nejnižší ceny společnosti Ryanair, které jsou nižší o více než

polovinu oproti cenám společnosti Aer Lingus, umožní žalobkyni přilákat zákazníky, kteří by v případě neexistence takových cen neletěli.

⁸³ Stejně jako připustila rozdíl v provozních nákladech, uznala Komise v napadeném rozhodnutí, že existuje rozdíl mezi průměrnými cenami uplatňovanými společností Aer Lingus a průměrnými cenami uplatňovanými společností Ryanair. Tento bod není účastníky řízení zpochybněn.

⁸⁴ Nicméně je nutné uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí upřesnila jednak to, že i když tarify uplatňované společností Aer Lingus byly obecně vyšší než ceny společnosti Ryanair, nebylo tomu tak vždy, a jednak to, že srovnání cen bylo ztíženo skutečností, že bylo obtížné zjistit, jaké poplatky a daně byly zohledněny pro výpočet průměrné ceny letů na krátké vzdálenosti ve výši 41 eur v roce 2006 uvedené společností Ryanair, přičemž bylo upřesněno, že průměrná cena společnosti Aer Lingus představuje 91 eur nebo 65 až 75 eur bez poplatků a daní (viz bod 7.3.2 napadeného rozhodnutí, zvláště bod 371 odůvodnění a poznámky pod čarou 385 a 386).

⁸⁵ Poté, co byly tyto skutečnosti upřesněny, je třeba uvést, že se tvrzení týkající se rozdílu mezi průměrnými cenami uplatňovanými společností Ryanair a průměrnými cenami uplatňovanými společností Aer Lingus týká dopadů tohoto cenového rozdílu. Zatímco žalobkyně tvrdí, že tento cenový rozdíl umožňuje dospět k neexistenci konkurenčního tlaku vykonávaného na ni společností Aer Lingus, má Komise za to, že z provedené cenové analýzy vyplývá, že Aer Lingus je bližším konkurentem společnosti Ryanair než všichni ostatní konkurenti působící na linkách, kde se jejich služby překrývají (viz body 368 až 370 odůvodnění napadeného rozhodnutí, pokud jde o posouzení hospodářského modelu, které je přeneseno do bodu 371 odůvodnění napadeného rozhodnutí, pokud jde o srovnání průměrných cen: „[t]atáž úvaha se použije na

skutečnost, že jsou průměrné ceny společnosti Aer Lingus vyšší než průměrné ceny společnosti Ryanair“).

86 Pokud jde o konkurenční tlak vykonávaný společností Aer Lingus, je tato otázka posouzena v bodě 7.4 napadeného rozhodnutí věnovaném současné hospodářské soutěži mezi stranami spojení a v bodech 7.5, 7.6 a 7.9 napadeného rozhodnutí, v nichž Komise přezkoumala účinky spojení na hospodářskou soutěž. Tato otázka tedy nespadá do bodu 7.3 napadeného rozhodnutí, ve kterém Komise uvedla důvody, pro které měla za to, že Ryanair a Aer Lingus jsou „nejbližšími konkurenty“ na všech dotčených linkách.

87 V důsledku toho konstatování učiněné v bodě 371 odůvodnění napadeného rozhodnutí umožňuje podložit závěr Komise, který je předmětem bodu 7.3 tohoto rozhodnutí ve smyslu vyplývajícím z údajů v něm uvedených, že ceny uplatňované síťovými dopravci nabízejícími na palubě úplné služby, tedy ceny sdělené společností Ryanair, jsou daleko vyšší než ceny uplatňované společností Aer Lingus (tedy 216 eur u společnosti Air France, 225 eur u společnosti Lufthansa a 268 eur u společnosti British Airways). Tarify společností Ryanair a Aer Lingus jsou ve skutečnosti „hluboko pod úrovní cen konkurentů, s nimiž se setkávají na svých příslušných linkách“ (bod 371 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise rovněž vysvětlila, že rozdíl mezi cenami uplatňovanými společností Ryanair a cenami uplatňovanými společností Aer Lingus vyžaduje, aby byly zohledněny určité kvalitativní výhody, jež charakterizují nabídku společnosti Aer Lingus, jako jsou užívání hlavních letišť, obchodních salonků a nebo orientace na služby vyšší kvality (body 371 a 372 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Analýza cen uplatňovaných společnostmi Ryanair a Aer Lingus provedená v napadeném rozhodnutí tedy umožňuje podložit závěr Komise, podle kterého jsou Ryanair a Aer Lingus „nejbližšími konkurenty“ na všech dotčených linkách.

- 88 Podle žalobkyně je taková analýza nicméně neslučitelná s konstatováním učiněným v druhé větě bodu 413 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Z uvedeného bodu odůvodnění vyplývá následující:

„Skutečnosti upřesněné výše [pokud jde o vnímání společností Aer Lingus a Ryanair zákazníky (bod 7.3.5 napadeného rozhodnutí)] jasně ukazují, že jsou Ryanair a Aer Lingus blízkými konkurenty. Komise nicméně uznává, že Ryanair uplatňuje tarify v průměru nižší, než jsou tarify společnosti Aer Lingus a že by, alespoň hypoteticky, bylo možné, aby Aer Lingus a Ryanair poskytovaly služby dvěma zcela rozdílným segmentům zákazníků.“

- 89 Tato zmínka o případném segmentování nabídky na základě uplatňovaných tarifů nicméně neumožňuje vyvodit závěr, že Ryanair a Aer Lingus nejsou blízkými konkurenty. Pojem „konkurent“ se posuzuje se zohledněním obchodních údajů. Komise uvádí mnohé skutečnosti na podporu tohoto zjištění uvedeného závěrem v bodu 7.3 napadeného rozhodnutí. Je nutno konstatovat, že například na 22 linkách, kde jsou Ryanair a Aer Lingus jedinými působícími společnostmi, nejsou v současnosti další společnosti, které by byly schopny nabízet služby pravidelné letecké dopravy. Na těchto trzích, jejichž vymezení není jako takové žalobkyní zpochybněno (viz nicméně, pokud jde o argument týkající se letiště příletu, bod 95 a následující níže), tedy Aer Lingus zůstává nejbližším konkurentem společnosti Ryanair. Otázka vstupů bude posouzena v rámci přezkumu druhého žalobního důvodu, který je jim věnován.

- 90 Pokud jde o rozdíl úrovně služeb, argumentace žalobkyně pouze přebírá rozdíl, který je Komisi znám a je zmíněn v napadeném rozhodnutí. Například v bodě 367 odůvodnění napadeného rozhodnutí, i když Komise považovala lety společnosti Ryanair za lety „bez služeb“ a služby společnosti Aer Lingus za „standardní služby“, okamžitě

poté upřesnila, že pro účely napadeného rozhodnutí „mohou být obě společnosti považovány za dopravce ‚poskytující minimální služby‘, jelikož v návaznosti na nedávné změny modelu služeb společnosti Aer Lingus, se služby zahrnuté v základním tarifu společnosti Aer Lingus široce shodují se službami zahrnutými v tarifu společnosti Ryanair a značně se liší od tradičních společností ‚poskytujících úplné služby‘, jako jsou společnosti British Airways nebo Lufthansa“ (bod 367 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- 91 Žalobkyně ve svých písemnostech ostatně připouští, že „se Aer Lingus určitě odchýlila od hospodářského modelu tradiční národní letecké společnosti poskytující úplné služby a přijala určité rysy nízkonákladových dopravců“ (viz bod 71 výše). Tento bod byl potvrzen na jednání.
- 92 V každém případě vývoj jednotkových nákladů společnosti Aer Lingus v průběhu času zdůrazňuje její „postupné přecházení“ od tradičního hospodářského modelu k modelu nízkonákladovému (viz bod 80 výše) a nabídka služeb společnosti Aer Lingus se nachází přinejmenším mezi nabídkou společnosti Ryanair a nabídkou síťových dopravců nabízejících úplné palubní služby.
- 93 V důsledku toho, i když Aer Lingus nemá velmi nízké provozní náklady jako Ryanair, neuplatňuje stejné ceny jako Ryanair nebo nenabízí tak omezené služby, nic to nemění na tom, že se tento podnik orientuje ke stejnému hospodářskému modelu, jaký má jeho konkurent.
- 94 Žalobkyně tudíž právně dostačujícím způsobem neprokazuje, že Komise v bodě 431 odůvodnění napadeného rozhodnutí nesprávně dospěla k závěru, že Aer Lingus a žalobkyně jsou na dotčených linkách s odletem z Irska „nejbližšími konkurenty“. Tento

závěr tedy může být zohledněn v rámci přezkumu dopadů transakce na hospodářskou soutěž a kritika vznesená žalobkyní v tomto bodě musí být odmítnuta (viz body 58 a 63 výše).

c) K rozdílu mezi letišti místa určení

Argumenty účastníků řízení

- ⁹⁵ Zprvée žalobkyně uvádí, že užívá zásadně odlišná letiště, než jsou letiště užívaná společností Aer Lingus. Aer Lingus užívá letiště v blízkosti center měst, která nabízejí lepší služby než sekundární letiště. Tato sekundární letiště využívaná společností Ryanair umožňují zachovat náklady na nízké úrovni a brání jí konkurovat společnosti Aer Lingus u cestujících přejících si používat pouze hlavní letiště. Nabytím Aer Lingus by Ryanair byla schopna vykonávat hospodářskou soutěž na hlavních letištích. Podle žalobkyně nepředložila Komise jasné a přesvědčivé důkazy prokazující, že lety Aer Lingus na hlavní letiště a lety Ryanair na sekundární letiště na sebe navzájem vykonávají zásadní konkurenční tlaky. Údaje uvedené v napadeném rozhodnutí nepodpírají závěr, podle kterého jsou tyto lety dostatečně blízkými náhradami k tomu, aby patřily na stejný trh. Navíc Komise použila dostupné informace „velmi selektivním a nesoudržným způsobem“. Vzhledem k tomu, že nenalezla jednotnou řadu kritérií k tomu, aby prokázala, že hlavní a sekundární letiště patří na stejný trh, použila několik odlišných kritérií. Komise nezohlednila nebo zkreslila stanoviska letišť v Birminghamu

a ve Vídni a UK Aviation Authority (úřad pro civilní letectví Spojeného království) k tomu, aby dospěla k zastupitelnosti hlavních a sekundárních letišť. Neopírala se tedy o věrohodné údaje ani o stabilní metodu. Krom toho, ačkoli Komise k tvrzení o zastupitelnosti uvedených letišť předložila odpovědi dotázaných osob, prokázaly tyto osoby naopak neexistenci jasného a přesvědčivého důkazu v tomto směru (viz odpověď British Airways a situace londýnských letišť). Ze znění tabulky zaslané konkurentům jasně nevyplývalo, zda bylo zamýšleno, aby dotazované společnosti označily letiště vhodná pro každý druh cestujících nebo letiště vzájemně zastupitelná. V určitých případech společnosti zaškrtnly pouze jedno z letišť pro každou dvojici měst, což vypovídalo o nedorozumění.

- 96 Zadruhé žalobkyně uvádí, že je použití spádových oblastí letišť Komisí k určení, zda lety na různá letiště patří na stejný trh, nesprávné. Komise na základě „přibližného pravidla“ (rule of thumb), které není podpořeno důkazy, vymezila spádovou oblast letiště jako oblast vzdálenou maximálně 100 km nebo nejvíce hodinu jízdy (bod 83 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Toto pravidlo je „příliš obecné k tomu, aby bylo užitečné“. Nezohledňuje skutečné rozdělení cestujících v rámci oblasti a je nereálné v kontextu linek spojujících Irsko a Spojené království, jelikož doba letu v tomto případě netrvá déle než hodinu. Komise tedy nesprávně předpokládala, že cestující „nepoužijí nejbližší letiště, absolvují hodinovou cestu a poletí zhruba 50 minut“. Krom toho výpočet času nezbytného pro příjezd na letiště hromadnou dopravou nebo automobilem uvedený v bodu 78 odůvodnění napadeného rozhodnutí nezohledňuje nejrůznější zpoždění ani náklady související s použitím hromadné dopravy. Nakonec Komise v bodech 114 až 116 napadeného rozhodnutí nezohlednila reálná čísla týkající se dotčených konkrétních letišť, zejména pokud jde o údaje poskytnuté UK Civil Aviation Authority.

97 Zatřetí žalobkyně kritizuje určitá posouzení nebo zjištění uvedená v napadeném rozhodnutí. Nejprve Komisi vytýká, že v bodu 92 odůvodnění napadeného rozhodnutí zohlednila její obchodní praktiky spočívající v tom, že své lety prezentuje jako náhrady letů z hlavních letišť. Názvy, pod nimiž podnik uvádí své produkty na trh, totiž nepředstavují dostatečně jasný a stabilní základ pro vymezení trhů. Například letiště ve Vídni a v Bratislavě nemohou patřit na stejný trh pouze proto, že Ryanair prodává letenky do Bratislavy pod názvem „Bratislava (Viedeň)“. Dále žalobkyně tvrdí, že Komise neměla v bodu 99 odůvodnění napadeného rozhodnutí použít pojem „letištní systém“ uvedený v nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, s. 8; Zvl. vyd. 07/01, s. 420) k odůvodnění zjištění zastupitelnosti určitých letišť. Tento pojem není vhodný pro vymezení trhů a změna nařízení č. 2408/92 a souvisejících nařízení by ostatně měla jeho používání ukončit. Žalobkyně rovněž uvádí, že cenová analýza provedená Komisí je „závadná“ a neposkytuje věrohodné důvody k tomu, aby bylo možné dospět k závěru, že jsou lety, které žalobkyně zajišťuje na sekundární letiště, a lety zajišťované společností Aer Lingus na hlavní letiště, „blízkými náhradami“. Analýza neuvádí žádný prostředek k určení, zda paralelní vývoj cen vyplývá ze zastupitelnosti nebo ze společných vlivů. Nakonec šetření provedené u cestujících je „vázně závadné“, pokud jde o použitou koncepci otázek a techniku výběru vzorku. Cílem tohoto šetření nebylo změřit úroveň nahraditelnosti letišť, jelikož cestující nebyli nikdy tázáni, zda zamýšleli letět na jiná letiště. V mnohých případech vedly údaje uplatněné Komisí k opačnému závěru.

98 Komise podporovaná Irskem a společností Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

- ⁹⁹ Žalobkyně přebírá ve svých písemnostech argumenty, které již byly použity dříve ve správním řízení, aby kritizovala vymezení trhu se zohledněním města původu a města určení. Tyto argumenty byly přezkoumány a vyloučeny v napadeném rozhodnutí Komise a pouhé převzetí těchto argumentů před Tribunálem nemůže stačit ke zpochybnění této analýzy, a to z důvodů uvedených dále.
- ¹⁰⁰ Pokud jde o výtku vycházející z toho, že Komise nepředložila jasné a přesvědčivé důkazy, které by prokazovaly, že lety společnosti Aer Lingus na hlavní letiště a lety společnosti Ryanair na sekundární letiště na sebe navzájem vykonávají zásadní konkurenční tlaky, je třeba uvést, že tato výtku v konečném důsledku vede ke kritice použití definice trhu v napadeném rozhodnutí Komise za účelem posouzení účinků transakce na hospodářskou soutěž na dotčených trzích. Žalobkyně to implicitně připouští, když uvádí, že údaje uplatněné v napadeném rozhodnutí „nepodpírají závěr, podle kterého jsou tyto lety dostatečně blízkými náhradami k tomu, aby mohly být zařazeny na stejný trh“ (viz bod 95 výše).
- ¹⁰¹ V tomto ohledu je třeba nejprve uvést, že dosah této výtky musí být relativizován vzhledem ke skutečnosti, že na 16 z 35 dotčených linek zajišťují společnosti Ryanair a Aer Lingus spojení pro tytéž letiště (bod 70 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tato výtku se tak týká jen 19 z těchto 35 linek (tedy 54,2 %), a nemá tedy vliv pokud jde o 16 dalších linek dotčených uskutečněním transakce.

102 V případě těchto 19 linek směřuje výtky žalobkyně výhradně k tomu, aby bylo konstatováno, že existuje rozdíl, pokud jde o letiště příletu, aniž se snaží konkrétně vyvrátit úvahy, které jsou uvedeny v napadeném rozhodnutí, pokud jde o dopad tohoto rozdílu na úrovni jak vymezení trhu, tak posouzení účinků transakce na hospodářskou soutěž. Je přitom třeba zdůraznit, že Komise v napadeném rozhodnutí připomněla, že trhy letecké přepravy cestujících mohou být vymezeny na základě individuálních linek nebo skupiny linek v rozsahu, v němž mezi jsou navzájem zastupitelné, podle konkrétních charakteristických rysů věci (bod 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí a judikatura citovaná v poznámce pod čarou 53, a to zejména rozsudek Tribunálu ze dne 4. července 2006, *easyJet v. Komise*, T-177/04, Sb. rozh. s. II-1931, body 54 až 61).

103 V tomto kontextu je třeba uvést, že Komise nejprve vypracovala analytický rámec použitelný na vymezení relevantního trhu, pokud jde o různé dotčené linky, ať již jde o dvojice letišť, nebo dvojice měst (bod 6.3.3 napadeného rozhodnutí). Jednotlivá kritéria použitá k charakterizování zastupitelnosti služeb pravidelné letecké dopravy z různých letišť jsou uvedena v bodu 99 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Jde o vzdálenost a dobu cesty podle referenčního kritéria 100 km nebo 1 hodina cesty, názor soutěžitelů, názor dotčených letišť a názor úřadů pro civilní letectví členských států, odhadovaný podíl osob, které cestují na dovolenou, na dané lince, pojem „letištního systému“ podle přílohy II nařízení č. 2408/92, obchodní praktiky, existenci dopravních služeb mezi letišti a určitými městy, či nikoli, jakož i výsledek studie cenových korelací provedené Komisí pro 17 dvojic měst s odletem z Dublinu.

104 Komise dále provedla podrobnou analýzu, jaký je relevantní trh na každé z dotčených linek (bod 6.3.4 napadeného rozhodnutí). V každém případě, kde Komise zjistila nahraditelnost, uplatnila několik kritérií s přihlédnutím k dostupným informacím.

Výběr cestujících pro jednu nebo druhou z leteckých služeb vyplynul z kombinace těchto faktorů.

- 105 Naproti tomu Komise několikrát dospěla k závěru, že lety na rozdílná letiště nacházející se v blízkosti města nepatří na tentýž trh. V bodech 178 až 183 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise zvláště za to, že letiště v Rennes a letiště Nantes Atlantique nejsou v podstatě zastupitelná z následujících důvodů: kritérium 100 km nebo 1 hodiny cesty nebylo splněno, Ryanair neprodávala své služby s místem určení v Nantes s odkazem na Rennes a naopak, žádný podstatný rozdíl mezi oběma letišti nepodněcoval cestující z Rennes, aby se dopravili za účelem odletu do Nantes a naopak, a dostupné údaje nebyly dostatečné k tomu, aby Komisi umožnily provést analýzu cenových korelací. Pouhá skutečnost, že Aer Lingus považuje letiště v Rennes a letiště Nantes Atlantique za zastupitelná podle Komise nestačí k tomu, aby se dospělo k tomuto závěru. V bodech 197 až 203 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise rovněž činila rozdíl mezi letištem Amsterdam Schiphol a letištem v Eindhoven, a to ze stejných důvodů, jako jsou důvody uvedené v případě letišť Nantes Atlantique a Rennes a z důvodu skutečnosti, že v dřívějším rozhodnutí měla za to, že existuje nízký stupeň zastupitelnosti (rozhodnutí Komise ze dne 22. září 1997, Věc COMP/M.967 – KLM/Air UK, bod 24).

- 106 Krom toho je třeba uvést, že názor letišť je v napadeném rozhodnutí uveden několikrát (viz například body 132, 145 a 151 odůvodnění napadeného rozhodnutí), stejně jako názor UK Civil Aviation Authority (viz například body 128 a 138 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pokud jde o odkaz na rozlišování mezi cestujícími, kteří jsou časově závislí, a cestujícími, kteří časově závislí nejsou, prováděné UK Civil Aviation Authority, uvedla Komise v napadeném rozhodnutí několik důvodů, které mohou vysvětlit, v čem lze toto rozlišování považovat v projednávané věci za irelevantní (body 85 a 316 až 319 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- 107 Komise zvláště přesvědčivým způsobem uvedla, že toto dříve čisté rozlišování mezi jednou a druhou kategorií cestujících postupně mizí. Tato tendence již byla Komisí uvedena v rámci dřívějších věcí (Věci COMP/M.3280 – Air France/KLM a COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss uvedené v poznámce pod čarou 329 napadeného rozhodnutí) a byla potvrzena v odpovědích, které nebyly v projednávané věci žalobkyní zpochybněny, na otázky zaslané konkurentům dne 6. listopadu 2006 (odpovědi uvedené v poznámce pod čarou 328 napadeného rozhodnutí). Odpovědi obchodních zákazníků při šetření Komise rovněž uvádějí, že je kritérium nejlepšího tarifu dost významné. Podle významu přiděleného těmito zákazníky se toto kritérium nachází před kritériem letiště místa určení a po kritériu nejlepšího času, které se stalo relativním s ohledem na vysokou frekvenci často nabízenou dopravci poskytujícími minimální služby (bod 316 napadeného rozhodnutí).

- 108 Pokud jde krom toho o stanoviska letiště v Birminghamu (bod 138 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a ve Vídni (bod 223 napadeného rozhodnutí), žalobkyně neuvádí, v čem byla tato stanoviska zkreslena. Žalobkyně ostatně na jednání výslovně odmítla tyto argumenty rozvíjet. Tato stanoviska, která nevedou k závěru o zastupitelnosti, jsou v napadeném rozhodnutí věrně přebrána a Komise má krom toho k dispozici další informace, které mohou podepřít závěr, ke kterému dospěla v napadeném rozhodnutí. Technika souboru nepřímých důkazů použitá Komisí k posouzení spojení může přirozeně zahrnovat jak pozitivní, tak negativní prvky. Závěr, ke kterému Komise dospěla na konci své analýzy různých zohledněných nepřímých důkazů, nelze nicméně zpochybnit z důvodu, že z šetření vyplývá jeden negativní prvek. Tato skutečnost je řádně zaznamenána a byla Komisí zohledněna, aniž byla zkreslena, na rozdíl od toho, co tvrdí bez dalšího důkazu žalobkyně.

109 Navíc, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, z odpovědi společnosti British Airways na dotazník zaslaný Komisí vyplývá, že pokud jde o londýnská letiště, „jsou případy překrytí mezi spádovými oblastmi velmi významné“ a že „všechna londýnská letiště mohou navzájem soutěžit, čemuž tak ostatně je, jak v dopravě na dlouhé vzdálenosti, tak v dopravě na krátké vzdálenosti“. Z toho rovněž vyplývá, že pokud jde o ostatní letiště, jejichž seznam byl uveden v otázce č. 22 uvedeného dotazníku, má tato letecká společnost za to, že „všechna uvedená letiště obecně [...] soutěží pokud jde o všechny druhy cestujících“. Co se týče tvrzení, podle kterého odpovědi konkurentů neprokazují, že jsou všechna hlavní a sekundární letiště zastupitelná, pokud jde zvláště o Londýn, svědčí odpovědi konkurentů společnosti Ryanair na této lince o opaku.

110 Pokud jde o kritiku žalobkyně týkající se použití „přibližného pravidla“ s cílem vymezení spádových oblastí letišť pro účely vymezení relevantních trhů, je třeba uvést, že tato přibližná povaha je Komisí v napadeném rozhodnutí připuštěna (bod 83 odůvodnění napadeného rozhodnutí: „Je třeba nicméně uvést, že Komise používá ‚pravidlo‘ 100 km nebo 1 hodiny cesty pouze jako první ‚orientační údaj‘ pro vymezení spádové oblasti. Z důvodu specifik každého posuzovaného letiště a dalších důkazů, může být spádová oblast ve skutečnosti mnohem větší, a bude v důsledku toho přezkoumána podrobně, případ od případu, v rámci analýzy jednotlivých dvojic letišť“).

111 V odpověď na kritiku předloženou v tomto bodě společností Ryanair, pokud jde o oznámení námitek, Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že kritérium 100 km nebo 1 hodiny cesty je ukazatelem vycházejícím z toho, co letiště považují za přiměřenou spádovou oblast (bod 85 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Z odpovědí na dotazník zaslaný letištím tak vyplývá, že letiště pro letecké společnosti představují spádovou oblast v rámci alespoň 100 km nebo 1 hodiny cesty (bod 82 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Krom toho, jak uplatňuje v odpověď na argumenty předložené

žalobkyní v jejích písemnostech Komise, okolnost, že délka letu na linkách mezi Irskem a Spojeným královstvím je poměrně krátká, toto posouzení nijak nemění. V mnohých případech totiž existují speciální autobusové linky spojující sekundární letiště a centrum města, s jízdním řádem přizpůsobeným letům. Přístup Komise se shoduje s odpovědí UK Civil Aviation Authority.

- ¹¹² S ohledem na tyto údaje a tato vysvětlení tedy nelze Komisi vytýkat, že v rámci vymezení spádové oblasti letišť použila kritérium 100 km nebo 1 hodiny cesty.

- ¹¹³ Pokud jde o výtku vůči Komisi, že v bodě 92 odůvodnění napadeného rozhodnutí zohlednila obchodní praktiky společnosti Ryanair spočívající v prezentování svých letů jako náhrad za lety na hlavní letiště, je třeba uvést, že uvedené praktiky představují pouze jednu z mnoha skutečností, které byly zohledněny. Tyto praktiky skutečně odrážejí zájem na tom, aby zákazníkům, kterých by se mohla nabídka společnosti Ryanair týkat, byla ulehčena identifikace míst příletu. Tento zájem nemůže zpochybnit pouhá skutečnost, že Ryanair bez dalšího prokázání tvrdí, že názvy, pod kterými prodává své služby směřující na určitá letiště, nepředstavují dostatečně jasný a pevný základ pro vymezení trhů. Toto tvrzení totiž v rámci souboru nepřímých důkazů použitého Komisí nemůže stačit k popření veškeré relevance této skutečnosti. Pokud jde o příklad Vídně a Bratislavy uvedený žalobkyní, Komise své posouzení založila na jiných skutečnostech než na jediné obchodní praktice společnosti Ryanair. Přežkovala rovněž jedinou indikativní prahovou hodnotu 100 km nebo 1 hodiny cesty, názor vnitrostátních orgánů a názor konkurentů, jakož i výsledky šetření u zákazníků

(bod 6.3.4.15 napadeného rozhodnutí). Ve své analýze jednotlivých linek (bod 6.3.4 napadeného rozhodnutí) se Komise stejně tak opřela o kritérium 100 km nebo 1 hodiny cesty, o názor vnitrostátních orgánů a o názor konkurentů, jakož i o výsledky šetření u klientů. Posouzení Komise v tomto bodě vždy spočívají v použití souboru důkazů, přičemž jsou jeho jednotlivé zohledněné skutečnosti vysvětleny a analyzovány.

- 114 Pokud jde o kritiku týkající se odkazu učiněného v bodě 99 odůvodnění napadeného rozhodnutí na pojem „letištní systém“ použitý nařízením č. 2408/92 za účelem odůvodnění konstatování zastupitelnosti mezi některými letišti, z uvedeného bodu odůvodnění vyplývá, že příslušnost dotčených letišť k „letištnímu systému“ ve smyslu nařízení č. 2408/92 „jako další důkaz podporuje závěr, podle kterého letiště uvedená v rámci tohoto nařízení patří ke stejné aglomeraci a mohou být považována za zastupitelná ze strany poptávky“. V nařízení č. 2408/92 ve znění platném v okamžiku, kdy bylo přijato napadené rozhodnutí, je letištní systém vymezen jako odkaz na dvě nebo více letišť seskupených k obsluze jednoho města nebo aglomerace, jak je uvedeno v příloze II. Skutečnost, že je dvě nebo více letišť uvedeno v příloze II jakožto letištní systém, tedy může být zohledněna k určení, zda je třeba mít za to, že tato letiště zajišťují spojení pro tutéž destinaci, což představuje faktor naznačující, že jsou uvedená letiště z pohledu cestujících, kteří se chtějí dopravit do dotčené destinace, zastupitelná. Toto posouzení nemůže zpochybnit skutečnost, že Komise objasnila a zjednodušila pravidla týkající se rozdělení provozu mezi letišti zajišťujícími spojení pro tatáž města nebo aglomerace a její návrh byl v tom smyslu poté Evropským parlamentem a Radou Evropské unie přijat. V nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepřelované znění) (Úř. věst. L 293, s. 3), které po přijetí napadeného rozhodnutí zrušilo nařízení č. 2408/92, je totiž stále odkazováno na zásadu rozdělení provozu mezi letišti zajišťujícími spojení pro tatáž města nebo aglomerace, i když již není odkazováno na výraz „letištní systém“.

- 115 Pokud jde o kritiku analýzy korelace cen provedené ve správním řízení, je třeba uvést, že Komise připouští, že cenová korelace neprokazuje, že dvě letiště spadají do stejného trhu. Komise nicméně správně uvádí, že taková skutečnost spojená s dalšími skutečnostmi představuje relevantní faktor analýzy. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že je analýza provedená Komisí kvalifikována jako „empirická analýza“ (bod 121 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Poznámka pod čarou vložená pod bodem 121 odůvodnění uvádí rovněž následující:

„Je třeba uvést, vzhledem ke všem analyzovaným dvojicím měst, že Komise zohlednila hospodářské důkazy v oblasti cenové korelace na základě dalších skutečností podporujících její názor. [...] Ve skutečnosti mohou být pohyby cen ovlivněny dalšími faktory, které mohou vést k nízkým cenovým korelacím.“

- 116 Posouzení předložená v napadeném rozhodnutí na základě výsledků „empirické analýzy“ cenové korelace musejí být zohledněna právě v tomto kontextu. Komisi nelze vytýkat, že předložila důvody, pro které analýza cenové korelace může vést k omezeným výsledkům, přičemž zdůraznila, že tyto výsledky, ať již jsou jakkoli omezené, mohou být nicméně zohledněny za určitých podmínek.
- 117 Žalobkyně za těchto podmínek neprokazuje, v čem Komise překročila meze své posuzovací pravomoci pokud jde o hospodářské situace (viz body 31 a 32 výše). Kritiky učiněné v tomto ohledu žalobkyní jsou obecné a nezohledňují použití výsledků analýzy cenových korelací Komisí.

118 Pokud jde o kritiku výsledků šetření provedeného u cestujících, je třeba uvést, že tento bod byl rovněž předmětem jiné argumentace žalobkyně a bude přezkoumán v rámci ní (viz bod 202 a následující dále). V každém případě z bodu 94 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že si Komise byla zcela vědoma limitů šetření provedeného u zákazníků letiště v Dublinu, jelikož toto šetření bylo vedeno hlavně s cílem ověřit tvrzení společnosti Ryanair, podle kterého z pohledu zákazníka se společností Aer Lingus nesoutěží. Skupina linek zahrnuje všechna londýnská letiště a omezený počet linek, pro které strany spojení nabízejí lety na různá letiště v blízkosti téhož města. Komise měla za to, že pokud zákazníci považují leteckou společnost zajišťující spojení na jiné letiště za alternativní řešení, lze z toho dovodit, že dotčené služby osobní letecké dopravy mohly na sebe navzájem vykonávat konkurenční tlak. V tomto ohledu Komise uvedla, že „tyto důkazy jsou nepřímé povahy vzhledem k tomu, že nebylo požadováno, aby cestující odpovídající na dotazník [...] výslovně uvedli, zda zamýšlejí letět na jiné letiště“. V bodě 122 odůvodnění napadeného rozhodnutí je rovněž učiněn odkaz na šetření jako na „nepřímý důkaz“. V poznámce pod čarou 91 napadeného rozhodnutí Komise rovněž uvedla, že se šetření u zákazníků týkalo pouze podskupiny linek, na kterých stany spojení zajišťují spojení na rozdílná letiště, a že v důsledku toho toto šetření mělo „informativní hodnotu“ pouze pro tyto linky. Posouzení uvedená v napadeném rozhodnutí na základě výsledků šetření u zákazníků musejí být zohledněna právě v tomto kontextu. Komisi nelze vytýkat, že předložila důvody, pro které mělo šetření u zákazníků určité limity, přičemž uvedla, že tyto výsledky mají i přesto určitou hodnotu pro dotčené linky.

119 Za těchto podmínek žalobkyně neprokazuje, v čem Komise překročila meze své pravomoci posouzení hospodářských situací. Kritiky učiněné k tomto bodě žalobkyní

jsou obecné a neumožňují v rámci těchto úvah pochopit, v čem byly použité koncepce otázek a techniky výběru vzorku „závažně závadné“.

3. Ke konkurenční výhodě, kterou přináší existence základny na letišti v Dublinu

a) Argumenty účastníků řízení

¹²⁰ Žalobkyně zpochybňuje, že skutečnost, že Aer Lingus a žalobkyně mají základny na letišti v Dublinu, umožňuje mít za to, že jsou nejbližšími konkurenty. Místo, kde má letiště základnu, je pro cestující zcela nepodstatné a má relativně malý význam pro letecké společnosti. Letecká společnost, která má základnu na druhém konci linky, může být věrohodným konkurentem Ryanair. Bmi, která má základnu na letišti v Heathrow a letadlo zůstává přes noc na letišti v Dublinu, by tak byla na lince Dublin-Londýn (Heathrow) bližším konkurentem Aer Lingus než Ryanair, jelikož Ryanair toto letiště neobsluhuje.

¹²¹ Komise tuto argumentaci zpochybňuje a uvádí, že letecké společnosti obvykle začnou provozovat linku pouze tehdy, když je tato linka spojena se základnou.

b) Závěry Tribunálu

- ¹²² Komise v bodech 380 až 399 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla důvody, pro které skutečnost existence významné základny na letišti v Dublinu potvrzuje posouzení, podle kterého jsou obě společnosti „nejbližšími konkurenty“. Podle napadeného rozhodnutí taková základna (rovněž nazývaná „základnové letiště“) umožňuje dosáhnout úspor z rozsahu a z rozpětí a poskytuje vyšší pružnost při přizpůsobování se výkyvům poptávky, přičemž jsou tyto výhody v přiměřeném vztahu k velikosti základny. Komise uvedla, že většina dopravců používá základny (body 393 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a vyloučila připomínky předložené společností Ryanair ve správním řízení, podle nichž na jedné straně bylo třeba mít za to, že konkurenti, kteří nechávají svá letadla přes noc na letišti v Dublinu, jí jsou stejně blízcí jako Aer Lingus, a na straně druhé nezáleží na tom, zda se základna nachází v Irsku nebo na druhém konci linky (bod 7.3.4 napadeného rozhodnutí).
- ¹²³ V tomto ohledu je třeba uvést, že argumenty předložené společností Ryanair v rámci projednávané žaloby pouze přebírají připomínky, které uvedla ve správním řízení, aniž zpochybňují opodstatněnost odůvodněného posouzení provedeného Komisí v napadeném rozhodnutí k tomu, aby tyto připomínky odmítla.
- ¹²⁴ Z analýzy předložené v napadeném rozhodnutí totiž vyplývá, že není mnoho dopravců, kteří provozují linky, aniž používají základnové letiště, jež přináší hospodářskou výhodu. Skutečnost, že jak Ryanair, tak Aer Lingus mají významnou základnu na letišti v Dublinu, je tedy třeba zohlednit, jelikož právě těmto společnostem umožňuje využít obdobných výhod (body 7.3.4.1 a 7.3.4.2 napadeného rozhodnutí). Z důvodů uvedených v napadeném rozhodnutí není tato situace srovnatelná se situací konkurentů, kteří svá letadla nechávají přes noc na letišti v Dublinu, zvláště s ohledem

na podstatné odlišnosti v podobě úspor z rozsahu a z rozpětí, které základna nabízí (bod 7.3.4.3 napadeného rozhodnutí), ani se situací konkurentů, kteří mají základnu na letišti příletu, z důvodu zvláštností letiště v Dublinu (bod 7.3.4.4 napadeného rozhodnutí).

¹²⁵ V této souvislosti argumentace žalobkyně nemůže stačit ke zpochybnění analýzy uvedené v bodech 404 až 407 odůvodnění napadeného rozhodnutí, na základě které měla Komise za to, že zvýšená pružnost, kterou nabízí základna v Dublinu, poskytuje stranám spojení zvláštní výhodu. Skutečnosti zohledněné v tomto ohledu jsou následující:

- na dvanácti linkách, na kterých se služby stran spojení překrývají, aniž vedou k monopolu, nezajišťují zbývající konkurenti svou linku nutně ze základny (bod 405 odůvodnění napadeného rozhodnutí), což umožňuje mít za to, že tito konkurenti na Ryanair vykonávají menší konkurenční tlak, než je tlak vykonávaný společností Aer Lingus;
- některé úspory jsou na letišti v Dublinu podstatnější než jinde z důvodu asymetrické povahy původu dopravy na mnohých linkách, kde se služby překrývají (na alespoň 15 ze 35 linek většina zákazníků cestuje z Irska) (bod 406 odůvodnění napadeného rozhodnutí), což umožňuje vysvětlit, v čem základna na letišti

v Dublinu přináší významnější výhodu než základna nacházející se na druhém konci linky;

- dopravci se základnou na letišti přistání obvykle nabízejí pouze jednu linku s příletem do Dublinu, což snižuje stupeň zapojení vůči linkám s příletem a odletem do Dublinu (bod 407 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Přitom k vykázání co nejvyššího zisku a zajištění největšího počtu obrátů za den se letadlo, údržba a vybavení musejí nacházet spíše na letišti v Dublinu, odkud odlétá většina zákazníků, než na druhém konci linky;

- dopravci se základnou na letišti příletu vykazovali nevalné výsledky s malým podílem na trhu. Na 9 z 35 linek, na kterých se jejich služby překrývaly, se konkurent z linky stáhl, jelikož nebyl schopen soupeřit se společnostmi Aer Lingus a Ryanair (bod 408 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Přezkum minulosti umožňuje vyhodnotit, co se může stát v budoucnosti.

¹²⁶ Žádný argument uplatněný žalobkyní v její kritice napadeného rozhodnutí v tomto bodě neumožňuje zpochybnit výše uvedený závěr a skutečnosti uplatněné k jeho podpoře. Není prokázáno, že by Komise při posuzování konkurenční výhody, kterou poskytuje základna v Dublinu stranám spojení, pochybila.

127 V důsledku toho Komise právně dostačujícím způsobem v napadeném rozhodnutí uvedla, v čem existence významné základny na letišti v Dublinu přináší podstatnou výhodu, pokud jde o linky s přiletem a odletem z Dublinu a většinou irské zákazníky dotčené těmito linkami.

4. K „netechnickým důkazům“

a) Argumenty účastníků řízení

128 Žalobkyně připouští, že ve vztahu k omezené kategorii cestujících soutěží se společnostmi Aer Lingus stejně jako soutěží se síťovými dopravci, jako jsou společnosti Air France, Lufthansa a British Airways. „Netechnické důkazy“ uvedené Komisí v žalobní odpovědi tedy pouze odrážejí toto soutěžení. Systémy řízení příjmů a sledování tarifů odpovídají obvyklým praktikám odvětví, takže to neprokazuje, že Ryanair a Aer Lingus na sebe navzájem vykonávají „významné konkurenční tlaky“. Sledování se týká všech tarifů, a nikoli pouze tarifů společnosti Aer Lingus. To společnosti Ryanair umožňuje reagovat „v několika málo případech, ve kterých Aer Lingus nebo další letecké společnosti nabízejí nižší reklamní tarify“. Navíc i když podobnost systémů řízení příjmů může znamenat, že existuje vysoká míra hospodářské soutěže, je ekonometrickými výsledky Komise potvrzeno, že tomu tak není. Krom toho, i když žalobkyně nepochybně, že příležitostně přizpůsobuje tarify v reakci na konkrétní reklamní nabídku nebo že příležitostně spouští srovnávací reklamní kampaně, uvádí, že se tyto reklamní činnosti týkající jak společnosti Aer Lingus, tak dalších národních

dopravců. Tyto příklady nicméně nepatří do kategorie „přesných, věrohodných a soudržných důkazů“, které je Komise povinna předložit. Pokud Aer Lingus vykonává na Ryanair jakýkoli konkurenční tlak, musejí důkazy ukazovat, že Ryanair nabízí systematicky nižší tarify, když Aer Lingus zajišťuje spojení na určité lince. Tento předpoklad je však v rozporu s ekonometrickými důkazy předloženými společností Ryanair. Nakonec se Komise nemůže opírat o vnitřní dokumenty společnosti Ryanair, které mají pouze „nahodilou povahu“. Výňatky, na něž Komise odkazuje, neprokazují, že Ryanair a Aer Lingus na sebe navzájem vykonávají „významné konkurenční tlaky“. V určitých případech se diskuze, na které uvedené výňatky odkazují, netýkají výlučně Aer Lingus, ale obecné situace konkrétní linky. Komise se tedy těchto dokumentů nemůže dovolávat k naznačení toho, že se obě letecké společnosti nacházejí ve vztahu úzké hospodářské soutěže, nebo za účelem závěru, že se národní dopravci, kteří jsou uvedeni v těchto dokumentech, nenacházejí v konkurenčním vztahu se společností Ryanair.

- 129 Komise uvádí, že ze skutečnosti, že Ryanair a Aer Lingus jsou jedinými podniky působícími na 22 linkách, kde se jejich služby překrývají, a že společně drží velmi významné podíly na trhu na 13 dalších linkách, logicky vyplývá, že tyto dva podniky na sebe navzájem vykonávají konkurenční tlaky. Je to prokázáno skutečností, že Ryanair a Aer Lingus uplatňují podobné systémy řízení příjmů, skutečností, že pravidelně sledují soutěžní jednání svých hlavních konkurentů, a v důsledku toho přizpůsobují své tarify, jakož i skutečností, že pravidelně zveřejňují reklamní inzerci, ve které srovnávají své služby a tarify. Krom toho vnitřní dokumenty Ryanair obsahují zjevné důkazy existence soutěžního vztahu se společností Aer Lingus. Tvrzení Ryanair, podle kterého z důvodu jejího nízkonákladového modelu nemají její konkurenti citelný vliv na soutěžní jednání, je tak nepodložené.

b) Závěry Tribunálu

¹³⁰ Pro účely závěru, podle kterého Ryanair a Aer Lingus na určitých linkách, kde se jejich služby překrývají, soutěží (bod 7.4 napadeného rozhodnutí), připomíná Komise existenci několika důkazů, které jsou uvedeny v napadeném rozhodnutí a které nebyly žalobkyní v žalobě kritizovány. Tyto skutečnosti se týkají:

- používání, „stejně jako mnoho dalších dopravců“, podobných systémů řízení příjmů: systém sledování stavu rezervací pro každý let a systém řízení příjmů (body 438 až 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí);
- používání stejného programu srovnávání cen (QL2), který jim umožňuje sledovat soutěžní jednání konkurentů, a případné přizpůsobení se vývoji nabídky (body 444 a 445 odůvodnění napadeného rozhodnutí);
- vzájemné sledování společnostmi Ryanair a Aer Lingus svých reklamních nabídek a reklamních kampaní a jejich vzájemné reakce na reklamní nabídky (body 448 a 449 odůvodnění napadeného rozhodnutí);
- odkazy učiněné na Aer Lingus v rámci představenstva společnosti Ryanair, pokud jde o vývoj podílů na trhu a konkurenčního vztahu (poznámka pod čarou 471 vložená pod bod 446 odůvodnění napadeného rozhodnutí a poznámka pod čarou 474 vložená pod bod 448 odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

- 131 Na základě těchto důkazů učinila Komise následující zjištění: tarify společností Aer Lingus a Ryanair jsou přímo ovlivněny tarify jejich hlavního konkurenta, jelikož Aer Lingus a Ryanair při stanovování tarifů navzájem zohledňují své ceny (body 7.4.1 a 7.4.1.2) a strana spojení reaguje na reklamní nabídky a reklamní kampaně druhé strany spojení (bod 7.4.2 napadeného rozhodnutí).
- 132 Žalobkyně nezpochybňuje „netechnické důkazy“ uvedené Komisí v napadeném rozhodnutí. Nicméně tvrdí, že tyto důkazy nejsou dostatečně průkazné k tomu, aby mohly být zohledněny a že je v každém případě třeba vyvozovat závěry pouze z „technických důkazů“ vyplývajících z jednotlivých ekonometrických analýz provedených ve správním řízení. Rovněž uvádí, že „netechnické důkazy“ každopádně neumožňují prokázat existenci „významných vzájemných konkurenčních tlaků“ mezi stranami spojení.
- 133 V tomto ohledu je třeba mít nejprve za to, že se Komise může dovolávat existence podobných systémů řízení příjmů, sledování soutěžního jednání konkurentů, reakcí jedné ze stran spojení na reklamní nabídky učiněné druhou z těchto stran nebo sledování soutěžního jednání společnosti Aer Lingus, které prokazují vnitřní dokumenty společnosti Ryanair. Tyto skutečnosti mohou být Komisí zcela zohledněny v rámci souboru důkazů, které použila k hodnocení situace hospodářské soutěže.
- 134 Skutečnost, že se některé z těchto „netechnických důkazů“ týkají jak konkurenčního vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, tak konkurenčního vztahu, který existuje mezi společnostmi Ryanair a všemi ostatními leteckými dopravci, nemá žádný dopad v rozsahu, v němž je Komisí v této fázi analýzy přezkoumáván právě konkurenční

vztah mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, tedy stranami spojení, na trasách, na nichž obě působí.

¹³⁵ Navíc Komise nevycházela z výše uvedených důkazů k tomu, aby prokázala existenci „významných vzájemných konkurenčních tlaků“, ale k tomu, aby prokázala, že strany spojení v současné době soutěží (nadpis bodu 7.4. napadeného rozhodnutí; viz rovněž bod 131 výše). Není tedy třeba ověřovat, zda mohou být tyto důkazy kritizovány v tom, že neumožňují podepřít závěr, který není v napadeném rozhodnutí vyvozen.

¹³⁶ Krom toho nelze přijmout tvrzení žalobkyně, podle kterého „netechnické důkazy“ nemohou být zohledněny, nejsou-li podepřeny „technickými důkazy“. Není totiž třeba stanovovat takovou hierarchii. Komisi přísluší, aby celkově vyhodnotila výsledek vyplývající ze souboru důkazů použitého k hodnocení situace hospodářské soutěže. V tomto ohledu je možné, aby byly některé skutečnosti upřednostněny a jiné nebyly zohledněny. Tento přezkum a odůvodnění, které obsahuje, jsou předmětem přezkumu legality rozhodnutí Komise v oblasti spojování podniků prováděného Tribunálem. Právě v tomto kontextu je třeba přezkoumat argumenty žalobkyně týkající se závěrů, ke kterým měla Komise dospět na základě jednotlivých ekonometrických analýz provedených ve správním řízení a dopadu, který tyto závěry měly mít na vývoj situace hospodářské soutěže (viz bod 181 dále).

¹³⁷ V důsledku toho zvláště s ohledem na skutečnost, že vyjádření žalobkyně zůstávají obecnými vzhledem k tomu, že tato pouze uvádí, že důkazy, ze kterých Komise vycházela, platí pro Aer Lingus stejně jako pro všechny ostatní konkurenty, aniž jsou

zohledněna zjištění učiněná Komisí, podle nichž je Aer Lingus pro linky přezkoumávané v rámci posouzení účinků spojení na hospodářskou soutěž nejbližším konkurentem společnosti Ryanair, je třeba mít za to, že se žalobkyni nepodařilo zpochybnit opodstatněnost zjištění učiněných Komisí v napadeném rozhodnutí.

- ¹³⁸ Tyto důkazy, a zejména výňatky z diskuzí týkajících se společnosti Aer Lingus vedených v rámci představenstva společnosti Ryanair obsažené ve spise, jsou zvláště významné, jelikož potvrzují zjištění učiněná ve fázi analýzy podílů na trhu a stupně koncentrace a jelikož provádějí analýzu ekonometrických údajů. Jsou zohledněny v rámci souboru důkazů použitého Komisí k přezkumu účinků spojení na hospodářskou soutěž.

5. *K ekonometrické analýze provedené Komisí*

a) Argumenty účastníků řízení

- ¹³⁹ Žalobkyně zdůrazňuje, že ekonometrická analýza umožní „vyhnout se spekulativním debatám“ ohledně významu rozdílů týkajících se úrovně cen, provozních nákladů, úrovně služeb a umístění základny při posuzování hospodářské soutěže. Ekonometrická analýza provedená Komisí podle metody „fixních účinků“ (nebo „na základě panelových údajů“) je stížena četnými nedostatky. Komise neposkytla důkazy o vlivu společnosti Aer Lingus na ceny Ryanair. Odpovídá to tvrzení Ryanair, podle kterého

je její cenová politika vedena jejím „přáním rozšířit svůj nízkonákladový model“ na nové trhy a nové linky a není „materiálně ovlivněna“ činností jejích soutěžitelů. Komise tvrdí, že identifikovala „systematický vztah“ týkající se dvou odlišných skupin modelů týkajících se „frekvence“ a „přítomnosti“ společnosti Ryanair. Tvrdí jednak to, že kdyby se frekvence společnosti Ryanair zvýšila o 1 %, ceny Aer Lingus by se snížily o 0,025 % (tedy velmi nepatrně), a jednak to, že přítomnost Ryanair na lince tlačí Aer Lingus k uplatňování marginálně nižších cen (tedy mezi 5 a 8 %), než jsou ceny, které by uplatňovala jinak. Navzdory tomu, že tato čísla ukazují pouze omezenou hospodářskou soutěž, přecenila Komise skutečný konkurenční vliv, který na sebe mají tyto dvě společnosti navzájem.

- ¹⁴⁰ Zprvce pokud jde o údajný účinek „frekvence“ na ceny, byla prezentace provedená Komisí „velmi klamavá“. I když statisticky může být dopad uvedený Komisí podstatný, je jeho skutečný význam z hospodářského hlediska zanedbatelný. Komise tvrdí, ačkoli v napadeném rozhodnutí nezmínila jedno ze svých pochybení, kterého se původně dopustila, že kdyby Ryanair měla úplně opustit všechny linky, kde se činnosti překrývají, a zříct se všech svých zisků na těchto linkách, bylo by důsledkem toho zvýšení tarifů Aer Lingus o 10 až 12 %. Tento výsledek je „vysoce nepravděpodobný“, jelikož se Ryanair zavázala, že nebude snižovat frekvenci na linkách, kde se činnosti překrývají a vyplývá z „velmi klamavého výkladu“, protože použitými modely nelze měřit dopady tak významných změn. Navíc pokles frekvence prokazuje, že i významné změny v četnosti letů Ryanair měly pouze zanedbatelný dopad na ceny uplatňované Aer Lingus.

- ¹⁴¹ Zadruhé, pokud jde o pokles „přítomnosti“, analýza Komise ukazuje, že ceny uplatňované společností Aer Lingus na linkách, na nichž je Ryanair přítomna, byly o 5 až 8 % nižší než ceny, které uplatňuje na linkách, na kterých Ryanair přítomna není. Na

Ryanair obecně připadá polovina kapacity každé z dotčených linek. V důsledku toho i když Ryanair zabírá velmi významnou část kapacity trhu, je to na cenách společnosti Aer Lingus patrné pouze v malé míře. Takto nepatrný dopad tak významné přítomnosti nenaznačuje, že Ryanair na Aer Lingus vykonává významný konkurenční tlak.

- ¹⁴² Zatřetí modely Komise teoreticky vedly k výsledku, který je v přímém rozporu s hospodářskými zásadami. Je tak nesprávné mít za to že zvýšení kapacity, jsou-li ostatní faktory konstantní, povede ke zvýšení cen. Podle obecně známé hospodářské zásady zvýšení prodejů naopak vyžaduje snížení cen.

- ¹⁴³ Začtvrté zjištění Komise neobstojí v případě malých změn způsobu, jakým byly v použitém modelu zohledněny sezónní vlivy. Ceny uplatňované na lince se totiž mohou systematicky měnit podle měsíce vzhledem k předpokladům, které nemají vliv na hospodářskou soutěž v oblasti cen. Empirický model určený k vysvětlení cen musí zohledňovat sezónní vlivy, i když neexistuje „správný“ způsob, jakým to provést. Komise přitom v projednávané věci předpokládala, že je každý měsíc každého roku odlišný, ale že všechny linky byly v daném měsíci ovlivněny podobně. Například Komise předpokládala, že v prosinci jsou linky zajišťující spojení do středisek zimních sportů vystaveny obdobné poptávce, jako je poptávka po linkách zajišťujících spojení do letních destinací, což je zjevně nesprávné. Zpráva RBB Economics ze září 2007, ve které je kritizováno napadené rozhodnutí a která je součástí přílohy žaloby, tak uvádí, že kdyby byl sezónní vliv modelován rozumně, ale odlišně, neplatil by již závěr Komise, podle něhož Ryanair vykonává systematický vliv na ceny Aer Lingus. Sezónní vlivy nebyly modelovány správně.

- ¹⁴⁴ Zapáté žalobkyně uvádí, že Komise použila nesoudržná kritéria k přijetí nebo odmítnutí skutkových okolností. Žalobkyně v tomto ohledu odkazuje na hospodářskou kritiku RBB Economics, ze září 2007. Ekonometrická analýza vedená Komisí jasně neukazuje, že Ryanair a Aer Lingus navzájem reagují na reklamní nabídky. Je tedy třeba mít za to, že tyto reakce na reklamní nabídky nejsou příliš časté nebo jsou příliš omezené k tomu, aby mohly být považovány za důkaz významné hospodářské soutěže mezi stranami spojení.
- ¹⁴⁵ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- ¹⁴⁶ Žalobkyně zpochybňuje analýzu poklesu cen provedenou Komisí na základě takzvané metody „fixních účinků“. Podle žalobkyně z této analýzy nevyplyvá žádná skutečnost umožňující posoudit vliv společnosti Aer Lingus na ceny, což potvrzuje její tvrzení, podle kterého není ovlivněna činností svých konkurentů. Z tohoto důvodu Komise nadhodnotila skutečný konkurenční vliv, který na sebe navzájem letecké společnosti mají.
- ¹⁴⁷ Žalobkyně rovněž v tomto bodě přebírá argumenty, které uvedla ve správním řízení a které byly přezkoumány a zamítnuty v napadeném rozhodnutí. V tomto ohledu je třeba k pochopení role, kterou hraje analýza poklesu cen ve fázi důkladného šetření, odkázat na obsah napadeného rozhodnutí. Tuto roli je třeba posoudit s ohledem

na judikaturu týkající se posuzovací pravomoci Komise v hospodářské oblasti (viz body 29 a 30 výše).

¹⁴⁸ Komise v bodech 450 až 488 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla výsledky analýzy poklesu cen, při níž použila průřezovou techniku poklesu navrhovanou společností Ryanair (bod 7.4.3.1 napadeného rozhodnutí), a výsledky získané použitím techniky poklesu s fixními účinky, kterou upřednostnila (bod 7.4.3.3 napadeného rozhodnutí). Tyto výsledky ji přivedly k závěru, že její analýza potvrdila významné konkurenční vztahy mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus (nadpis bodu 7.4.3 napadeného rozhodnutí).

¹⁴⁹ V bodě 450 odůvodnění napadeného rozhodnutí začala Komise tím, že zdůraznila, že „[měla] za to, že skutečnosti popsané ve výše uvedených bodech poskyt[ovaly] dostatečné důkazy hospodářské soutěže mezi společnostmi Aer Lingus a Ryanair“. Analýza poklesu cen byla provedena, aby Komisi umožnila ověřit ekonometrická vyjádření předložená společnostmi Ryanair a Aer Lingus, jakož i vyhodnotit, jaký mohl být pravděpodobný vliv jedné strany spojení na tarify druhé strany spojení.

¹⁵⁰ Podle bodu 452 odůvodnění napadeného rozhodnutí bylo cílem této analýzy poklesu cen ověřit:

- zda přítomnost jedné ze stran spojení na lince souvisela se snížením tarifů druhé strany spojení významným ze statistického a hospodářského hlediska;

- zda strany spojení na sebe navzájem vykonávají silnější konkurenční tlak než na všechny ostatní stávající konkurenty;
- zda existence současného nebo potenciálního konkurenta s významnou základnou na letišti příletu na lince s odletem z Dublinu měla podstatný vliv na ceny stran spojení;
- zda silnější přítomnost jedné strany spojení (v podobě frekvence letů) měla podstatný vliv na tarify druhé strany spojení.

¹⁵¹ Jak vyplývá z napadeného rozhodnutí, spočívá průřezová technika poklesu v přezkumu cenových rozdílů na určitém počtu dotčených linek v daném okamžiku (bod 453 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Předpokládá srovnání cen uplatňovaných na linkách, kde existuje hospodářská soutěž, s cenami uplatňovanými na linkách, kde hospodářská soutěž neexistuje. Analýza poklesu s fixními účinky spočívá v přezkumu cenových rozdílů na dotčených linkách v daném období, a to v období od ledna 2002 do prosince 2006 (bod 482 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Předpokládá srovnání cen uplatňovaných na dané lince v obdobích, ve kterých neexistuje hospodářská soutěž, s cenami uplatňovanými v obdobích, ve kterých hospodářská soutěž existuje.

¹⁵² Pokud jde o analýzu poklesu s fixními účinky, Komise uvedla, že pokles založený na vzorku s fixními účinky vlastními určité lince může zmírnit aspekt opominutí proměnné, která ovlivňuje průřezové poklesy. Měla za to, že tato metoda byla „vhodnější k hodnocení konkurenčního tlaku vykonávaného společností Ryanair na Aer Lingus“ (bod 477 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

153 Argumenty účastníků řízení týkající se průřezové analýzy poklesu jsou uplatněny a posouzeny dále (viz bod 183 a následující dále), jelikož v rámci těchto úvah byla posouzena pouze analýza poklesu s fixními účinky.

154 Žalobkyně pro účely napadnutí analýzy poklesu s fixními účinky provedené Komisí uplatňuje mnohé argumenty, které je třeba přezkoumat v logickém pořadí, v jakém jsou uvedeny v napadeném rozhodnutí, ve kterém Komise nejprve posoudila kritérium přítomnosti (viz bod 482 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a poté přezkoumala kritérium frekvence (viz bod 485 odůvodnění napadeného rozhodnutí) .

155 Pokud jde o účinek „přítomnosti“ na ceny, žalobkyně tvrdí, že analýza provedená Komisí prokázala, že ceny uplatňované společností Aer Lingus na linkách, na kterých je přítomna, byly o 5 až 8 % nižší než ceny, které uplatňuje Aer Lingus na linkách, na kterých přítomna není. Jelikož však na Ryanair obecně připadá polovina kapacity každé z dotčených linek, pokud by se Ryanair vzdala velmi významné části kapacity, bylo by to na cenách společnosti Aer Lingus patrné pouze v malé míře. Takto nepatrný dopad vyplývající z tak významné přítomnosti neukazuje, že Ryanair vykonává významný konkurenční tlak na Aer Lingus. Krom toho se Komisi nepodařilo podat důkaz o vlivu společnosti Aer Lingus na ceny společnosti Ryanair (viz body 139 a 141 výše).

156 Zaprvé měla Komise za to, že analýza poklesu s fixními účinky neposkytuje věrohodné odhady možného vlivu přítomnosti společnosti Aer Lingus na ceny společnosti Ryanair. V tomto ohledu uvedla, že existuje nedostatečný počet příkladů vstupu nebo stažení se společnosti Aer Lingus na linkách, kde již byla přítomna Ryanair (bod 486 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tento posledně uvedený bod není žalobkyní zpochybněn.

157 Je tedy třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí připustila, že nebyla schopna podat ekonometrický důkaz o vlivu společnosti Aer Lingus na ceny společnosti Ryanair a že se to vysvětluje výše uvedeným důvodem. Komise nicméně uvedla, že „to nepotvrzuje ani nevyvrací předpoklad, podle kterého Aer Lingus vykonává konkurenční tlak na ceny společnosti Ryanair“. Komise toto tvrzení podepřela upřesněním, že „důkazy podané [v bodě 7.4.2 napadeného rozhodnutí] jasně prokazují, že Ryanair, stejně jako Aer Lingus nepřetržitě navzájem kontrolují svou míru obsazenosti a ceny, a v důsledku toho přizpůsobují své ceny“ (bod 486 odůvodnění napadeného rozhodnutí a poznámka pod čarou č. 487, ve které je učiněn odkaz na bod 7.4.2 napadeného rozhodnutí, který se týká skutečnosti, že každá ze stran spojení reaguje na reklamní nabídky a reklamní kampaně druhé strany spojení).

158 Žalobkyně se tedy v tomto ohledu omezuje na převzetí bodu uvedeného v napadeném rozhodnutí, aniž by bylo možné dovodit, že mezi stranami spojení neexistuje konkurenční tlak. Neexistence dostatečných údajů týkajících se vstupů nebo odchodů společnosti Aer Lingus na linkách, kde je již přítomna Ryanair, se vysvětluje objektivním důvodem, který žalobkyně nespochybnila a nestačí k tvrzení, že byl konkurenční tlak mezi stranami spojení vyplývající z jiných důkazů podaných v napadeném rozhodnutí Komisí nadhodnocen.

159 Zadruhé Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že jelikož existují mnohé příklady vstupu nebo stažení se společnosti Ryanair na linkách, kde již byla přítomna Aer Lingus, je analýza poklesu s fixními účinky zcela vhodná k hodnocení, zda přítomnost společnosti Ryanair „negativně souvisí“ s cenami společnosti Aer Lingus (bod 483 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Ani tento bod není žalobkyní zpochybněn.

- 160 Analýza poklesu s fixními účinky zejména umožnila potvrdit předpoklad, podle kterého „je na základě tohoto kritéria přítomnost společnosti Ryanair spojena se skutečností, že Aer Lingus uplatňuje o 7–8 % nižší ceny, pokud jde o dvojice měst odrážející vymezení trhu použité Komisí a o 5 % nižší ceny, pokud jde o dvojice letišť“. Podle Komise je tento účinek ekonomicky a statisticky významný v případě všech ověřovaných poklesů (bod 485 odůvodnění napadeného rozhodnutí), zatímco žalobkyně uvádí, že to značí pouze omezenou hospodářskou soutěž.
- 161 Žalobkyně tedy nezpochybňuje tyto výsledky jako takové, ale pouze jejich význam. Tvrzení žalobkyně v této souvislosti však neumožňují pochopit, proč nelze účinek její přítomnosti na tarify společnosti Aer Lingus považovat za ekonomicky a statisticky významný, jak tvrdí Komise.
- 162 V tomto ohledu je třeba uvést, že se ovlivnění cen o 7 až 8 % zdá být bez dalšího významný. Ostatně hrozí nebezpečí podcenění tohoto účinku, vzhledem k tomu, že jde o průměr, který nezohledňuje konkrétně linky, kde by spojení vedlo k vytvoření monopolu. Stejně tak, jak již bylo uvedeno v bodě 488 odůvodnění napadeného rozhodnutí, srovnání provedené Komisí nezohledňuje dopad přítomnosti společnosti Ryanair jakožto potenciálního konkurenta na linkách s odletem z Dublinu na tarify společnosti Aer Lingus (bod 7.6 napadeného rozhodnutí). Na těchto linkách je skutečně pravděpodobné, že Aer Lingus stanovuje nižší ceny, než jsou ceny, které by požadovala, kdyby Ryanair neměla základnu na letišti v Dublinu. Žalobkyně se tedy nemůže omezit na zpochybnění významu přisuzovanému zjištěnému účinku z důvodu, že podle ní nebyl dost významný z hospodářského hlediska.
- 163 Krom toho je nutné nezapomínat na úlohu přisuzovanou analýze poklesu s fixními účinky v rámci hodnocení situace hospodářské soutěže. Komise tak v napadeném rozhodnutí uvedla, že tato analýza potvrzuje a doplňuje závěry vycházející z kvalitativních důkazů, podle nichž jsou společnosti Ryanair a Aer Lingus blízkými

konkurenty. Uvedla, že tyto výsledky rovněž odpovídaly názoru většiny dotazovaných osob v rámci šetření provedeného mezi zákazníky, z níž vyplývá, že jsou strany spojené „nejbližšími konkurenty“, působí-li na dané lince další společnosti. Na základě toho dospěla Komise k závěru, že „[p]oklesy s fixními účinky v důsledku toho přinášejí jasné a potvrzující důkazy toho, že ceny společnosti Aer Lingus podléhají současnému konkurenčnímu tlaku společnosti Ryanair“ (body 489 a 490 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Úlohu přisuzovanou analýze poklesu s fixními účinky je třeba posuzovat právě v tomto kontextu. Z toho vyplývá, že v napadené rozhodnutí se spíše než intenzitou hospodářské soutěže, která existuje mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, zabývá skutečností, že jsou tyto dvě společnosti „nejbližšími konkurenty“ a že existuje konkurenční tlak vykonávaný společností Ryanair na Aer Lingus. Výsledky získané Komisí se zohledněním kritéria přítomnosti umožňují tato dvě posledně uvedená posouzení podpořit.

¹⁶⁴ V důsledku toho žalobkyně neprokazuje, v čem Komise překročila meze posuzovací pravomoci hospodářských situací, kterou jí přiznává judikatura.

¹⁶⁵ Pokud jde o účinek „frekvence“ na ceny, žalobkyně uvádí, že je prezentace provedená v napadeném rozhodnutí „velmi klamavá“ v rozsahu, v němž i když byl dopad uvedený statisticky významný, byl jeho hospodářský význam zanedbatelný. Komise rovněž v napadeném rozhodnutí nezmínila pochybení, kterého se původně dopustila ve správním řízení, a dospěla k „vysoce nepravděpodobnému“ výsledku. Krom toho pokles frekvence ukazuje, že i významné změny ve frekvenci společnosti Ryanair měly pouze malý vliv na ceny uplatňované společností Aer Lingus (viz bod 140 výše).

166 V této souvislosti je třeba uvést, že Komise v analýze poklesu s fixními účinky použila jiné kritérium než původní kritérium přítomnosti přezkoumané výše. Jde o kritérium frekvence, jehož cílem je ověřit, zda počet frekvencí jedné ze stran spojení na dané lince znamená snížení tarifů uplatňovaných druhou stranou spojení (bod 482 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise v napadeném rozhodnutí výslovně uvedla, že účinek způsobený poklesy založenými na frekvenci umožňuje posílit věrohodnost výsledků získaných použitím kritéria přítomnosti (bod 485 čtvrtý pododstavec napadeného rozhodnutí). Podle Komise účinek na ceny zjištěný na základě kritéria frekvence tedy poskytuje doplňující informaci umožňující kontrolovat „pevnost“ účinku zjištěného použitím kritéria přítomnosti.

167 V této souvislosti Komise dospěla k závěru, že měření stupně přítomnosti společnosti Ryanair s ohledem na frekvenci letů na lince použitou jako zástupný parametr, umožňuje potvrdit, že Ryanair vykonává konkurenční vliv na Aer Lingus. Komise v napadeném rozhodnutí rovněž uvedla, že „[p]odle tohoto kritéria účinek spojení na ceny způsobený poklesy založenými na frekvenci dosáhne zhruba 5–6 % (v průměru na všech linkách) nebo 10–12 % (budou-li zohledněny pouze linky, na nichž se služby překrývají)“ (bod 485 čtvrtý pododstavec napadeného rozhodnutí).

168 Tuto analýzu Komise nelze zpochybnit tvrzením žalobkyně, podle kterého je její prezentace „velmi klamavá“ a její výsledek je „vysoce nepravděpodobný“. Žalobkyně prokázání této „vysoce nepravděpodobné“ povahy uvádí, že se zavázala, že po uskutečnění spojení nebude snižovat své frekvence na linkách, kde se služby překrývají. Tento závazek, který platí pro budoucnost, však nezpochybňuje výsledky ekonometrické analýzy uskutečněné Komisí na základě údajů, které se týkají období od ledna 2002 do prosince 2006. V této fázi analýzy Komise pouze uvádí jednotlivé skutečnosti,

které byly zohledněny v souboru důkazů použitém k závěru, že strany spojení spolu v současné době navzájem soutěží (bod 7.4 napadeného rozhodnutí).

169 Žalobkyně v rámci tvrzení o „velmi klamavé“ povaze prezentace uvádí, že použité modely nemohou měřit dopady takto významných změn. Podle žalobkyně Komise uvádí „alternativní a klamavý výklad“ poklesu frekvence ve snaze vypočítat nárůst cen očekávaný v případě, kdy se žalobkyně stáhne ze všech linek obsluhovaných společností Aer Lingus. V tomto ohledu odkazuje na bod 290 přílohy IV napadeného rozhodnutí. Nicméně je třeba konstatovat, že Komise v napadené příloze uvedla důvody, pro které použila předpoklad zpochybněný žalobkyní. V projednávané věci šlo o obdobné převzetí metody použité hospodářskými odborníky zapojenými do věci FTC v. Staples/Office Depot ve Spojených státech (viz body 288 až 290 přílohy IV napadeného rozhodnutí a odkazy na publikace učiněné v poznámce pod čarou 87 uvedené přílohy). Žalobkyně se tedy nemůže omezit na konstatování, že tento předpoklad představuje „alternativní a klamavý výklad“ poklesu frekvence, aniž se vyjádří k důvodům pro použití uvedeného předpokladu v projednávané věci uvedeným Komisí. Je rovněž třeba zohlednit doplňkovou roli, kterou Komise dala analýze účinku frekvence na ceny, která je uplatněna pouze pro potvrzení, že Ryanair vykonává konkurenční tlak na Aer Lingus, a k posílení věrohodnosti výsledků získaných na základě použití kritéria přítomnosti (viz body 166 a 167 výše). Ať již tyto výsledky vyplývají z použití kritéria přítomnosti nebo z kritéria frekvence, hrají v každém případě v rámci hodnocení situace hospodářské soutěže pouze omezenou roli (viz bod 163 výše).

170 V důsledku toho žalobkyně neprokazuje, v čem Komise překročila meze posuzovací pravomoci hospodářských situací, kterou jí přiznává judikatura.

- 171 Pokud jde o výtku týkající se pochybení, kterého se původně dopustila Komise, je třeba uvést, že toto pochybení vyplývá z bodu 64 přílohy IV oznámení námitek odeslaného ve správním řízení, ve kterém Komise prohlásila následující:

„[...] Tento přístup nám umožní [...] výklad koeficientu proměnné frekvence, jakožto pružnosti cen ve vztahu k počtu měsíčních frekvencí, které konkurent nabízí na dotčené lince. Pokud by tak byl koeficient například 0,02, znamenalo by to, že zvýšení měsíčních frekvencí konkurenta o 1 % povede ke zvýšení tarifů o 2 %.“

- 172 Ve druhé větě měla Komise napsat „pokud je koeficient 2“. Toto pochybení však nic závažně nemění. Týká se hypotetického příkladu použitého k ilustraci fungování koeficientu v rámci použití kritéria frekvence. Toto pochybení nemá vztah s výkladem, který Komise použila ve vztahu ke skutečným výsledkům. Krom toho nebylo toto pochybení skrýváno, ale výslovně uvedeno v napadeném rozhodnutí (body 285 a 286 přílohy IV napadeného rozhodnutí). Mimoto toto pochybení nesouvisí s kritériem přítomnosti, které je považováno za více relevantní (viz bod 166 výše).

- 173 Nelze tedy Komisi vytýkat, že v napadeném rozhodnutí předložila vadnou analýzu z důvodu nepatrného pochybení, které se podobá překlepu, kterého se dopustila v předcházející fázi.

- 174 Pokud jde o argument, podle kterého jsou modely Komise v rozporu s ekonomickou teorií, jelikož vedly k paradoxnímu výsledku, že zvýšení kapacity vede ke zvýšení cen (viz bod 142 výše), je třeba uvést, jak činí Komise, že vzhledem k tomu, že je v oblasti osobní letecké dopravy kapacita stanovena dříve než cena, použitá ekonometrická

kritéria nahrazují vztah mezi tarify a poptávku předpokládanou v okamžiku, kdy je kapacita vymezena (a nikoli skutečnou poptávku). Argument žalobkyně tedy nezohledňuje charakteristické rysy vlastní dotčenému odvětví, v němž rozhodnutí týkající se kapacity mají určité zvláštnosti.

¹⁷⁵ V rámci argumentu vycházejícího ze skutečnosti, že konstatování Komise neobstojí v případě malých změn předpokladů podporujících příslušný model, žalobkyně uvádí, že Komise předpokládala, že každý měsíc každého roku byl odlišný, ale že všechny linky byly v průběhu daného měsíce ovlivněny podobně. Podle žalobkyně, pokud se sezónní vliv modeloval rozumným, ale odlišným způsobem, závěr Komise, podle kterého Ryanair vykonává systematický vliv na ceny společnosti Aer Lingus, již neplatí (viz bod 143 výše).

¹⁷⁶ V této souvislosti je třeba uvést, že analýza poklesu s fixními účinky provedená Komisí spočívá ve vyhledávání rozdílů na jednotlivých linkách, které ovlivňují ceny, a nemění se v průběhu času. Komise v příloze IV napadeného rozhodnutí uvedla důvody, pro které měla za to, že získané výsledky ob stojí v případě zavedení dalších kontrolních proměnných souvisejících s faktory poptávky a nabídky, které se mohou měnit v průběhu času a podle linky. Uvedla, že využití fixních účinků v průběhu času umožní dostatečným způsobem kontrolovat sezónní charakter a vnější šoky pro jakýkoli měsíc. Tyto výsledky ob stojí i v případě použití alternativních modelů pro zohlednění sezónního charakteru navrhovaných společností Ryanair ve správním řízení (body 255 až 267 přílohy IV napadeného rozhodnutí).

- 177 Žalobkyně tedy pouze trvá na tom, aby další přístup k sezónním účinkům změnil získané výsledky. Přitom je v příloze napadeného rozhodnutí učiněn odkaz na tento přístup a žalobkyně neuvádí, v čem jsou poznámky učiněné v této souvislosti Komisí nesprávné.
- 178 V důsledku toho žalobkyně neprokazuje, v čem Komise překročila meze posuzovací pravomoci hospodářských situací, kterou jí přiznává judikatura.
- 179 V odpověď na argument vycházející z použití nesoudržných kritérií k přijetí nebo zamítnutí skutkových okolností (viz bod 144 výše) je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí a v jeho příloze IV provedla podrobný přezkum všech ekonomických údajů předložených stranami spojení, jakož i vyjádření, která mohly ke svým údajům předložit. Komise zejména k tomu, aby odpověděla na tato vyjádření provedla další testy a rozšíření základních poklesů uvedených v oznámení námitek (viz bod 7.3 přílohy IV napadeného rozhodnutí, který je těmto vyjádřením věnován).
- 180 Vzhledem k tomuto přezkumu a s ohledem na skutečnost, že se žalobkyně v rámci těchto poznámek v tomto ohledu omezuje na převzetí výtek uvedených krom toho v různých aspektech analýzy poklesu s fixními účinky provedené Komisí, je třeba mít za to, že žalobkyně neprokazuje, v čem Komise překročila meze posuzovací pravomoci hospodářských situací, kterou jí přiznává judikatura.

181 Pokud jde o tvrzení, podle kterého ekonometrická analýza provedená Komisí jasně neukazuje, že Ryanair a Aer Lingus navzájem reagují na reklamní nabídky, je třeba uvést, že to nebylo předmětem této analýzy (viz bod 150 výše). Komise se v části napadeného rozhodnutí týkajícího se přezkumu reklamních nabídek a kampaní neopírala o analýzu s fixními účinky, ale o analýzu reklamní strategie společností Aer Lingus a Ryanair (viz bod 7.4.2 napadeného rozhodnutí, jakož i mnohé odkazy na tiskové zprávy, vnitřní dokumenty Ryanair a odpovědi Aer Lingus na dotazník Komise učiněné v poznámkách pod čarou 474 až 477). Závěry, ke kterým Komise dospěla v této části, tedy nemohou být jako takové zpochybněny výsledky ekonometrické analýzy, jejímž cílem nebylo tuto otázku přezkoumávat.

182 Z přezkumu obsahu napadeného rozhodnutí a jeho přílohy IV tedy vyplývá, že žádný argument uvedený žalobkyní nemůže zpochybnit opodstatněnost závěrů, ke kterým došla Komise, pokud jde o použitou metodu, získané výsledky nebo o zjištění, které je na základě toho učiněno v napadeném rozhodnutí z titulu posouzení účinků spojení na hospodářskou soutěž.

183 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v každém případě výsledky analýzy poklesu provedené Komisí byly použity pouze k potvrzení a doplnění závěrů získaných z kvalitativních důkazů, podle nichž jsou Ryanair a Aer Lingus blízkými konkurenty.

6. *K ekonometrickým analýzám předloženým společností Ryanair*

a) Argumenty účastníků řízení

184 Žalobkyně tvrdí, že se Komise rozhodla ignorovat ekonometrické údaje, které předložila ve správním řízení. Tyto údaje byly určeny k ověření, zda přítomnost Aer Lingus na lince brání společnosti Ryanair uplatňovat vyšší ceny. Obsahovaly průřezové údaje srovnávající linky navzájem, pokud jde o 300 linek po celé Evropě, jakož i panelový model. Podle žalobkyně tyto dvě skutečnosti nevyvratitelně prokazují, že stanovuje-li ceny, nepodléhá konkurenčnímu tlaku vyplývajícimu z přítomnosti společnosti Aer Lingus na lince. Údaje poskytnuté společností Ryanair obsahují několik výhod oproti modelu použitému Komisí (hospodářská kritika RBB Economics ze září 2007).

185 Zprvke průřezový model Ryanair využívá údajů týkajících se linek, které provozuje. Tyto údaje byly Komisí odmítnuty z „teoretických důvodů“ založených na skutečnosti, že se netýkají přímo Irska, odkud vedou linky dotčené spojením, a že je možné, že „nezohledněné rozdíly“ mezi linkami ovlivňují výsledky. Tyto dvě výhrady zjevně postrádaly opodstatnění, jelikož Ryanair používá v celé Evropě stejný hospodářský model, aniž činí rozdíly mezi irskými linkami a linkami mimo Irsko, a protože výhrada týkající se „nezohledněných rozdílů“ platí rovněž pro model Komise vzhledem k tomu, že sama Komise, pokud jde o její model, připustila „problém výběru“ a „problém endogeneity“, pokud jde o frekvenci.

186 Zadruhé panelový pokles předložený společností Ryanair umožňuje kontrolovat fluktuace ovlivňující významným způsobem ceny uplatňované na lince. Tato skutečnost z této metody dělá metodu vyšší, než jsou modely Komise v rámci kterých velmi pravděpodobně nebyly vhodně zohledněny faktory týkající se poptávky. Komise v zásadě uznává výhody této „proxy“ nabídky na úrovni linek, ale svévolně se rozhodla ji odmítnout z důvodu, že je teoreticky možné, že proměnná „neuspěje za určitých“ okolností. Krom toho pokud jde o závěr společnosti Ryanair, podle kterého Aer Lingus nemá žádný významný vliv na její ceny, Komise tvrdí, že „neschopnost prokázat existenci statistického vztahu neznamená, že tento vztah neexistuje“ (bod 476 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise tak stanovila kritérium, které je nemožné splnit.

187 Zatřetí Komise kvalifikuje ekonometrickou metodu společnosti Ryanair jako „nesmluvní“, zatímco jde o metodu použitou ekonomy, na jejichž dílech je založena její analýza (body 117 a 288 přílohy IV napadeného rozhodnutí).

188 V důsledku toho údaje společnosti Ryanair vycházejí z pevnějších modelů, než jsou modely Komise, mohou nahradit její hospodářský model, umožňují zohlednit fluktuace poptávky a jsou „pevnější“ vůči změnám předpokladů pro modelování. Ekonometrická analýza ostatně neobsahuje závěr vycházející z těchto údajů, podle kterého Aer Lingus nevykonává konkurenční vliv na Ryanair.

189 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje závěry žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

¹⁹⁰ Žalobkyně tvrdí, že Komise nemohla odmítnout její ekonometrické údaje, jak to učinila z důvodů uvedených v napadeném rozhodnutí (bod 7.4.3 napadeného rozhodnutí, a bod 5 jeho přílohy IV, pokud jde o průřezovou techniku poklesu; bod 7.4.3.2 napadeného rozhodnutí a bod 6 jeho přílohy IV, pokud jde o poklesy ve dvou fázích).

¹⁹¹ Žalobkyně rovněž v tomto bodě přebírá argumenty, které uvedla ve správním řízení a které byly přezkoumány a odmítnuty v napadeném rozhodnutí. V tomto ohledu je třeba pro účely pochopení role, kterou hraje analýza poklesu cen ve fázi důkladného šetření, odkázat na obsah napadeného rozhodnutí. Tuto roli je třeba posoudit s ohledem na judikaturu týkající se posuzovací pravomoci Komise v hospodářské oblasti (viz body 29 a 30 výše).

¹⁹² Je totiž třeba nejprve uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí podrobně přezkoumala obě ekonometrické studie předložené společností Ryanair. Pro účely odmítnutí průřezové analýzy poklesu tak Komise uvedla, že se Ryanair snažila prokázat, zda její tarify byly nižší na linkách, kde soutěžila se společností Aer Lingus, a že Ryanair tvrdila, že tyto výsledky získala na základě analýzy provedené na 313 linkách, které obsluhovala, a poté dospěla k závěru, že neexistuje statisticky významná vazba mezi jejími tarify a přítomností společnosti Aer Lingus na dané lince (body 457 až 459 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise odmítla připustit, že toto konstatování představuje důkaz toho, že Aer Lingus nevykonává na Ryanair konkurenční tlak z následujících důvodů: zaprvé výsledky studie „nejsou pevné“, tedy neobstojí v případě nepatrné změny ve výchozích předpokladech a určité zvláštní technické problémy uvedené výsledky zbavují věrohodnosti; zadruhé je skutečnost, že byly srovnávány rozdílné linky (průřezová metoda), problematická, jelikož nebyly zohledněny

charakteristické rysy linek, a zatřetí se předložené údaje neomezují na linky s odletem a příletem do Dublinu, ale týkají se rovněž mnoha evropských linek bez odletu nebo příletu do Dublinu (body 460 až 462 odůvodnění napadeného rozhodnutí a bod 5.2 jeho přílohy IV).

- ¹⁹³ Komise k tomu, aby pokud možno napravila tyto problémy, provedla svou vlastní průřezovou analýzu na linkách s odletem a příletem do Dublinu. Získané výsledky nepotvrdily konstatování společnosti Ryanair. Ukázaly, že tarify společnosti Aer Lingus byly nižší na linkách, kde je přítomna Ryanair, a že Ryanair uplatňuje nižší ceny, je-li vystavena soutěži ze strany společnosti Aer Lingus. Z technických důvodů měla Komise v napadeném rozhodnutí nicméně za to, že ani z průřezové analýzy společnosti Ryanair, ani z její analýzy nelze dospět ke konečnému závěru (body 463 až 468 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- ¹⁹⁴ Krom toho je nutno konstatovat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise svévolně neodmítla její dvě zprávy týkající se poklesů ve dvou fázích (rovněž nazývaných „panelové poklesy“). Tyto zprávy byly řádně přezkoumány a nebyly přijaty jako důkazy z důvodů uvedených v bodech 473 až 475 odůvodnění napadeného rozhodnutí a v bodě 6 jeho přílohy IV. Komise zvláště uvedla, že metoda použitá společností Ryanair *de facto* omezila postup výběru vzorku na pouhou průřezovou analýzu. Vada, která vedla Komisi k odmítnutí jak průřezové analýzy společnosti Ryanair, tak své vlastní analýzy, tedy nedostatečné zohlednění charakteristických rysů linek, rovněž činí neplatnou analýzu poklesu ve dvou fázích od společnosti Ryanair. Komise rovněž uvedla, že výběrem komplexní metody uskutečněné ve dvou fázích a shromážděním údajů zahrnujících linky s odletem z Irska zvýšila Ryanair pravděpodobnost, že její pokles nedává statisticky významné výsledky.

¹⁹⁵ Z přezkumu obsahu napadeného rozhodnutí a jeho přílohy IV vyplývá, že žádný argument žalobkyně nemůže zpochybnit opodstatněnost závěrů Komise, podle kterých na jedné straně ani průřezová analýza žalobkyně, ani průřezová analýza Komise nedosahuje nezbytné normy věrohodnosti (bod 468 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a na straně druhé analýza poklesu ve dvou fázích od společnosti Ryanair nemá dostatečnou důkazní hodnotu, aby prokázala, že Ryanair na linkách s odletem z Irska není vystavena žádnému konkurenčnímu tlaku ze strany společnosti Aer Lingus (bod 476 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

7. Ke konkurenčním tlakům vykonávaným charterovými společnostmi

a) Argumenty účastníků řízení

¹⁹⁶ Žalobkyně tvrdí, že charterové společnosti budou vykonávat konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením „například v souvislosti s destinacemi, do kterých se létá za sluncem nebo lyžováním“. Vyloučením, v bodě 6.7 napadeného rozhodnutí, charterových společností z relevantního trhu se Komise dopustila pochybení. Největší část charterových míst je totiž uváděna na trh ve formě cest organizovaných cestovními kancelářemi. Komise v napadeném rozhodnutí popřela jakýkoli význam těchto míst z důvodu, že „[t]rh prodeje míst cestovním kancelářím ve velkém množství je trhem předcházejícím trhu prodeje míst jednotlivcům“ (bod 299 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Nicméně klienti, kteří si rezervují charterové lety u cestovních kanceláří, si mohou jednoduše zarezervovat pravidelné lety u dopravců jako Ryanair [viz

rozhodnutí Komise ze dne 4. května 2007 (Věc COMP/M.4601 – KarstadtQuelle/MyTravel)]. Komise v napadeném rozhodnutí rovněž uvedla, že „[s]kutečnost, že jsou cestovní kanceláře negativně ovlivněny nízkonákladovými dopravci, nicméně neznamená, že tyto cestovní kanceláře vykonávají na strany spojení konkurenční tlak“ (bod 308 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Nicméně negativní účinky, které by cestovní kanceláře pocítily ze strany nízkonákladových dopravců, by bezpochyby vyplývaly z „vynechání zprostředkovatelů“ (tedy, spotřebitelé by se rozhodli dovolenou v zahraničí rezervovat nezávisle, spíše než aby si kupovali organizovanou dovolenou). Pokud, jak tomu pravděpodobně bylo, cestovní kanceláře reagovaly na ztráty prodeje snížením svých cen, aby naplnily charterová letadla, mělo to za důsledek, že někteří spotřebitelé opouštěli pravidelné nízkonákladové dopravce a požadovali produkty cestovních kanceláří. Jinými slovy, cestovní kanceláře mohou vykonávat určité tlaky na pravidelné dopravce, dopravují-li tito posledně uvedení spotřebitele do prázdninových destinací.

- ¹⁹⁷ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- ¹⁹⁸ Žalobkyně uvádí, že charterové společnosti budou vykonávat konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením „například v souvislosti s lety za sluncem nebo lyžováním“. Tyto letecké společnosti tedy měly být zohledněny v rámci vymezení relevantního trhu a v rámci posouzení účinků na hospodářskou soutěž.

199 Tyto výtky nicméně spočívají pouze v připomenutí faktické situace přezkoumané Komisí v bodě 6.7 napadeného rozhodnutí, ve kterém dospěla jednak k závěru, že „většina služeb nabízených charterovými společnostmi nepatří na stejný trh jako služby pravidelné letecké dopravy (prodeje souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, prodeje míst cestovním kancelářím)“, a jednak k tomu, že „otázka, zda prodeje pouze míst patří na stejný relevantní trh [může být ponechána otevřenou], jelikož posouzení učiněné z hlediska hospodářské soutěže tím nebude pozměněno“ (bod 311 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tento druhý závěr vychází z vyjádření, v projednávané věci žalobkyní nezpochybněného, podle kterého charterové společnosti tím, že nabízejí velmi málo holých míst na dotčených linkách, nevykonávají na seskupení Ryanair – Aer Lingus významný konkurenční tlak (bod 306 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

200 Důvody uvedené v napadeném rozhodnutí jsou dostatečné k založení závěrů, ke kterým Komise na základě nich dospěla. Krom toho žalobkyně neprokazuje, že by zohlednění charterových leteckých společností mělo dopad na posouzení stavu hospodářské soutěže Komisí.

201 V důsledku toho je třeba tento argument žalobkyně odmítnout.

8. *K průzkumu provedenému u cestujících*

a) Argumenty účastníků řízení

- 202 Žalobkyně kritizuje „přílišnou důležitost“ přiznanou šetření provedenému u cestujících, na základě kterého Komise dospěla k existenci daleko užšího konkurenčního vztahu než ve skutečnosti panuje mezi Aer Lingus a žalobkyní. Toto šetření bylo „nedostatečné a vadné“ v mnoha ohledech, jak vyplývá ze zprávy York Aviation ze září 2007 týkající se určitých aspektů napadeného rozhodnutí připojeného v příloze žaloby.
- 203 Zprvce žalobkyně tvrdí, že toto šetření bylo tak špatně koncipováno, že otázky určené cestujícím byly „nejednoznačné a klamavé“. Komise nemohla tyto jednoznačnosti rozumně ignorovat v případě, kdy se jeden klíčový problém, který měl být vyřešen, týkal otázky, zda dané sekundární letiště bylo dostatečně blízkou náhradou konkrétního hlavního letiště. Sama Komise v tomto ohledu uvedla, že šetření nebylo určeno k hodnocení zastupitelnosti letišť.
- 204 Zadruhé žalobkyně uvádí, že uskutečnění šetření obsahovalo několik vad. Nejprve byl rozsah šetření příliš omezený k tomu, aby mohl představovat názor celkové populace, takže tyto výsledky nejsou věrohodné. Jediné ze zhruba 50 dotčených letišť (a to letiště v Dublinu) bylo dotčeno šetřením (a nikoli letiště v Corku a Shannonu, ve Spojeném království nebo kontinentální Evropě), což mohlo vést k podstatnému podhodnocení počtu cestujících necestujících z Irska a míry, v jaké považovali cestující neirské dopravce za náhrady na linkách mezi Dublnem a Spojeným královstvím nebo kontinentální Evropou. Dále bylo-li v zásadě možné zorganizovat šetření tak, aby byly dotazované osoby požádány o to, aby samy vyplnily formulář, ukázala se tato metoda v projednávané věci zcela nevhodnou z důvodu nejednoznačné nebo

zavádějící formulace konečného dotazníku (viz otázka č. 8 dotazníku týkajícího se zastupitelnosti) a nebyla v souladu se správnou praxí. Stejně tak z důvodu dob, ve kterých bylo toto šetření prováděno, bylo pokrytí dne nebo týdne proměnlivé, což ohrožuje věrohodnost výsledků [například na lince Dublin-Londýn (Heathrow), kterou využívá hodně cestujících, kteří cestují ze služebních důvodů, bylo šetření prováděno o víkendu, tedy v době, kdy je pravděpodobné, že budou cestovat méně]. Krom toho byl dotazník šířen pouze anglicky, což znamenalo, že se poměr neanglofonních cestujících, kteří odpověděli na dotazník (například cestující s bydlištěm v zámorí a někteří migrující pracovníci s bydlištěm v Irsku), snížil a že se zvýšilo riziko, že byl dotazník nesprávně vyložen.

205 Zatřetí žalobkyně uvádí, že je pozdější analýza výsledků šetření také „zjevně vadná“. „Rozumný rozhodující se subjekt“ zvláště nemohl dospět k závěrům, k jakým na základě těchto výsledků dospěla Komise, aniž je zvažil způsobem uvedeným společností Ryanair, tedy takovým způsobem, jaký je uveden ve zprávě York Aviation ze září 2007.

206 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

207 Komise v napadeném rozhodnutí odkázala na šetření vedené jejími službami u cestujících a poté dospěla k závěru, že z něj vyplývalo, že cestující využívající lety s odletem nebo příletem do Dublinu považují společnosti Aer Lingus a Ryanair za „nejbližší

konkurenty“ (bod 7.3.5 napadeného rozhodnutí, zvláště bod 416 odůvodnění a poznámka pod čarou 450, jakož i bod 3 přílohy I a tabulka A.4.5 přílohy II napadeného rozhodnutí). Výsledky byly učiněny s ohledem na nevážené údaje (bod 7.3.5.1 napadeného rozhodnutí), nevážené údaje, pokud jde o kategorii trasy (bod 7.3.5.2 napadeného rozhodnutí), a vážené údaje a jsou významné (bod 428 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tyto výsledky jsou podepřeny jiným šetřením provedeným pro Aer Lingus (bod 430 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

208 Pokud jde o výtky týkající se koncepce šetření a položených otázek, je třeba uvést, že Komise v bodě 419 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, jaký byl hlavní cíl šetření, tedy potvrdit nebo vyvrátit tvrzení společnosti Ryanair, podle kterého zákazníci společností Ryanair a Aer Lingus považovali tyto společnosti na linkách s odletem z Dublinu za zastupitelné. Komise tudíž mohla mít oprávněně za to, že přímé dotazování se cestujících, zda při výběru letu na konkrétní lince z Dublinu zvažovali Aer Lingus, nebo Ryanair, bylo nejlepším způsobem, jak se vyhnout zkreslené odpovědi na otázku, které směřuje k ověření tvrzení společnosti Ryanair, podle kterého strany spojení na sebe navzájem nevykonávají konkurenční tlak. Výběr takové otázky tudíž nemůže být žalobkyní zpochybňován.

209 Stejně tak nelze tvrdit, že rozsah šetření byl příliš omezený k tomu, aby byl reprezentativní, jelikož Komise nashromáždila zhruba 2500 odpovědí na dotazník koncipovaný konkrétně pro projednávanou věc a v souladu se žádostí, která byla v tomto smyslu předložena společností Ryanair. Další výtky učiněné žalobkyní pokud jde o šetření, tedy jeho provedení o víkendu, anglicky, pouze v Dublinu a s použitím techniky automatického dotazníku, byly projednány v příloze I napadeného rozhodnutí, která uvádí podrobnosti průzkumu mezi cestujícími (bod 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a v rámci níž Komise v podstatě přesvědčivě uvedla, že tyto zvláštnosti se vysvětlují nedostatkem času nezbytného k provedení šetření v širším měřítku, během

celého týdne, v několika jazycích, na dalších letištích a bez použití techniky automatického dotazníku, která je nicméně v letecké dopravě běžně užívána.

- 210 V odpověď na výtku vycházející z toho, že nebyly poměrně váženy výsledky šetření je třeba uvést, že v návaznosti na odpověď společnosti Ryanair na oznámení námitek Komise vážila výsledky způsobem navrženým společností Ryanair a zjistila, že tím hlavní závěry nebudou změněny. Bylo to uvedeno v bodech 426 až 430 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aniž to žalobkyně v rámci projednávané žaloby zpochybnila.
- 211 V důsledku toho zvláště s ohledem na skutečnost, že jsou vyjádření žalobkyně obecná, přičemž se posledně uvedená omezila na uplatnění možnosti provedení více vyčerpávajícího šetření bez zohlednění okolností souvisejících se lhůtami stanovenými v oblasti kontroly spojování podniků, je třeba mít za to, že žalobkyně dostatečně právním způsobem neprokazuje, že jsou výše uvedená zjištění Komise vadná.

9. *K šetření provedenému u klientských podniků*

a) Argumenty účastníků řízení

- 212 Žalobkyně uvádí, že Komise při hodnocení výsledků šetření provedeného mezi klientskými podniky nejednala jako „nezávislý, s řádnou péčí postupující a objektivní vyšetřovatel“ (pokud jde zvláště o odpovědi na otázky č. 15, 19 a 21 dotazníku).

Jednala selektivním a nesoudržným způsobem, když tyto výsledky uváděla na podporu své teze, podle níž existuje ještě „rozlišování v podobě ochranné známky a nabídky služeb mezi společnostmi Aer Lingus a Ryanair“ (bod 366 odůvodnění a poznámka pod čarou 377 napadeného rozhodnutí), aniž zohlednila tyto skutečnosti v jiných ohledech, například pokud jde o zastupitelnost letišť z důvodu, že se tyto odpovědi „ukázaly méně významné, pokud jde o určité aspekty šetření“ (bod 97 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Rozhodnutím ignorovat tyto odpovědi, pokud jde o analýzu blízkosti konkurenčního vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, Komise nezohlednila stanoviska podniků, které nepovažovaly společnosti Ryanair a Aer Lingus a letiště, která obsluhují, za blízké konkurenty. Podle Komise stanoviska velkých klientských podniků „nutně neodrážejí“ stanoviska zákazníků společností Ryanair a Aer Lingus, jelikož se tyto podniky obecně jeví být citlivějšími na dobu dopravy, a že se na mnohé z nich vztahují zvláštní podmínky (podmínky vyhrazené podnikům síťových dopravců, tedy podmínky, které jim berou veškerou nestrannost vůči těmto dopravcům (bod 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tyto úvahy nejsou prokázány a vylučují velmi významnou kategorii cestujících, zejména pro Aer Lingus, tedy kategorii cestujících citlivých na dobu dopravy. Komise vyloučením těchto údajů nadhodnotila stupeň hospodářské soutěže existující mezi Ryanair a Aer Lingus zvláště na linkách, kde cestující, kteří cestují ze služebních důvodů, kteří jsou citliví na dobu dopravy, představují významné procento celkového počtu cestujících. Například od června 2005 do června 2006 rezervovala Microsoft 3268 letů na lince Dublin-Londýn (Heathrow) u společnosti Aer Lingus a pouze 34 letů na lince Dublin-Londýn (Stansted) u společnosti Ryanair.

213 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- 214 Žalobkyně zpochybňuje, jak Komise použila odpovědi klientských podniků na dotazník, který jim byl zaslán. I když některé z těchto odpovědí byly v napadeném rozhodnutí uvedeny například pro účely posouzení, zda stále existuje určitý rozdíl mezi společnostmi Aer Lingus a společností Ryanair pokud jde o ochrannou známku a nabídky služeb (bod 366 odůvodnění napadeného rozhodnutí), nebyly ostatní odpovědi zohledněny, jelikož měla Komise za to, že mají omezenou hodnotu, zejména pokud jde o nahraditelnost letišť (bod 97 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise předložila určitý počet vysvětlení v tomto ohledu v bodě 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 215 Zdá se být zcela pochopitelné, že se odpovědi cestujících nebo konkurentů na určité otázky jeví být více či méně relevantní nebo přesvědčující než odpovědi dané na ostatní otázky. Nelze tak Komisi vytýkat, že jednala nesoudržným nebo nerozumným způsobem z pouhého důvodu, že přisuzuje méně významu odpovědím, které považuje za méně relevantní.
- 216 V projednávané věci nemůže žalobkyně ignorovat důvody uvedené v napadeném rozhodnutí na podporu tvrzení, která v něm jsou učiněna Komisí, pokud jde o výsledky šetření provedeného u klientských podniků (body 36, 97 a 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu nemůže být konstatování, podle kterého stanoviska velkých podniků nutně neodrážejí stanoviska zákazníků společností Ryanair a Aer Lingus, jelikož podniková klientela může být citlivější na faktor času a může mít uzavřeny smlouvy se síťovými dopravci, kvalifikováno jako neprokázaný předpoklad. Podniková klientela je obecně citlivější na faktor času než jiní cestující a mnohé podniky uzavřely smlouvy s jednou nebo několika leteckými společnostmi.

217 Skutečnost, že si klientský podnik zarezervoval daleko větší počet letů do Londýna-Heathrow u společnosti Aer Lingus než do Londýna-Stansted u společnosti Ryanair, není závažným důkazem toho, že tyto dvě služby nejsou nahraditelné, jelikož tento podnik uzavřel smlouvu se společností Aer Lingus, která vyjadřuje jeho současné upřednostňování letů této letecké společnosti. Krom toho prodeje uskutečněné v rámci dohod s podniky představují méně než 5 % obratu společnosti Aer Lingus (poznámka pod čarou 331 napadeného rozhodnutí), takže většiny jejích cestujících se taková dohoda netýká. V každém případě z odpovědí klientských podniků vyplývá, že zhruba 80 % účastníků šetření uvedlo, že společnosti Ryanair a Aer Lingus považují na linkách s odletem a příletem do Irska za blízké konkurenty (odpověď na otázku č. 2 dotazníku).

218 Žádný z argumentů žalobkyně, které předložila v tomto bodě, tedy neumožňuje zpochybnit analýzu uvedenou v napadeném rozhodnutí. Důvody uvedené Komisí v bodě 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí na podporu jejího rozhodnutí nezohlednit určité výsledky šetření provedeného u klientských podniků jsou právně dostatečným způsobem podloženy.

10. *K újmě způsobené spotřebitelům*

a) Argumenty účastníků řízení

219 Žalobkyně tvrdí, že Komise v napadeném rozhodnutí neprokázala, že tvrzené vyloučení účinné hospodářské soutěže mezi Aer Lingus a Ryanair způsobí újmu spotřebitelům

tím, že povede ke zvýšení cen nebo snížení počtu letů (bod 491 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Analýza poklesu provedená Komisí je „vážně závadná“, a neumožňuje dospět k tomuto závěru. Navíc Komise ignorovala podrobnou studii prokazující, že ceny nebyly vyšší na linkách poskytovaných jedním provozovatelem než na linkách poskytovaných několika dopravci. Komise v napadeném rozhodnutí neprokázala ani to, že je zvýšení počtu letů a otevření nových linek způsobeno soutěží mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus (bod 493 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

220 Krom toho pokud jde o potenciální hospodářskou soutěž mezi Aer Lingus a Ryanair na patnácti linkách poskytovaných v současnosti pouze jednou z těchto dvou leteckých společností (body 498 až 540 odůvodnění napadeného rozhodnutí), žalobkyně tvrdí, že Komise nadhodnotila konkurenční tlak, který na sebe tyto dvě společnosti vykonávají a jejich schopnost vstoupit na tyto linky. Komise zvláště nesprávně tvrdila, že Ryanair a Aer Lingus na irských linkách požívají zvláštních výhod vedoucích k málo pravděpodobnému vstupu třetích společností. Komisi se nepodařilo na základě důkazů majících požadovanou důkazní hodnotu prokázat, že by spojení podstatně narušilo účinnou hospodářskou soutěž vyloučením potenciální hospodářské soutěže na patnácti linkách, které označila.

221 Komise podporovaná Irskem a společností Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- 222 Pokud jde o újmu způsobenou spotřebitelům, žalobkyně pouze přebírá obsah napadeného rozhodnutí a uvádí, že je nedostatečný k podepření závěrů, ke kterým na základě něj dospěla Komise.
- 223 Komise v napadeném rozhodnutí nicméně podrobně uvedla důvody, pro které by spojení vyloučilo současnou hospodářskou soutěž mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus na úkor zákazníků, ať už jde o linky, kde se služby obou stran spojení překrývají (bod 7.5 napadeného rozhodnutí), nebo o linky, kde je přítomna pouze jedna z nich (bod 7.6 napadeného rozhodnutí). V napadeném rozhodnutí byla rovněž provedena analýza jednotlivých linek a Komise dospěla ke stejným závěrům (bod 7.9 napadeného rozhodnutí).
- 224 Komise v rámci těchto úvah uvedla, že překážky hospodářské soutěži, a tudíž újma pro zákazníky vyplývají ze zániku konkurenčního vztahu existujícího mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus a ze skutečnosti, že žádný zůstávající nebo vstupující soutěžitel nebude schopen účinně soutěžit s entitou vytvořenou spojením. Vedle účinků na ceny bude mít spojení podniků – vzhledem k tomu, že entita vytvořená spojením již nebude vystavena tlakům, které dříve existovaly mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus – rovněž dopady na kvalitu nabídky a výběr nabízený zákazníkům.
- 225 Pokud jde o poznámky týkající se ekonometrické analýzy, ať už jde o studii Komise, nebo analýzy žalobkyně, byly tyto argumenty již přezkoumány výše. Vzhledem k tomu, že žalobkyně v této souvislosti neuvádí nové skutečnosti, je třeba odkázat na úvahy rozvinuté v tomto ohledu výše (viz body 138 až 194 výše).

226 Žádný z argumentů předložených žalobkyní tak neumožňuje zpochybnit analýzu uvedenou v napadeném rozhodnutí.

227 Z výše uvedeného vyplývá, že první žalobní důvod musí být zamítnut v plném rozsahu.

228 Dopad této odpovědi na posouzení analýzy účinků spojení na hospodářskou soutěž nicméně vyžaduje, aby byly přezkoumány další tři žalobní důvody, které se týkají této otázky.

B – K druhému žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení překážek vstupu

229 Poté, co Komise posoudila situaci současné hospodářské soutěže na relevantních trzích a uvedla důvody, pro které by spojení vyloučilo současnou hospodářskou soutěž mezi stranami spojení na úkor zákazníků, přezkoumala Komise otázku, v jakém rozsahu by mohl vstup nového subjektu na trh vykonávat tlak na jednání entity vytvořené spojením (bod 7.8 napadeného rozhodnutí). Komise uvedla, že k tomu, aby byl vstup na trh považován za dostatečný konkurenční tlak na účastníky spojení, musí být považován za pravděpodobný, musí nastat včas a být dostatečný k odrazování nebo vyloučení potenciálních protisoutěžních účinků spojení (bod 545 odůvodnění napadeného rozhodnutí a poznámka pod čarou 547, ve které je učiněn odkaz na bod 68 pokynů).

230 Analýza provedená Komisí v napadeném rozhodnutí, která je relevantní v rámci posouzení projednávaného žalobního důvodu, je učiněna v následujících fázích: zaprvé konstatování, že regulatorní překážky nehrají významnou roli jakožto překážky vstupu (bod 7.8.2 napadeného rozhodnutí); zadruhé zjištění existence překážek vstupu související se „silnou pozicí“ společností Ryanair a Aer Lingus, které mají významné základny v Irsku (bod 7.8.3 napadeného rozhodnutí); zatřetí jsou náklady a rizika vstupu na trh již obsluhovaný dvěma silnými společnostmi s dobře známými ochrannými známkami významné (bod 7.8.4 napadeného rozhodnutí); začtvrté je riziko „agresivních odvetných opatření“ ze strany seskupení Ryanair – Aer Lingus vysoké [v rámci tohoto přezkumu Komise uvedla pokusy o vstup ze strany společností easyJet, MyTravelLite a Go Fly (bod 7.8.5 napadeného rozhodnutí)]; zapáté zjištění, podle kterého považovali soutěžitelé jiné trhy za přitažlivější než malý irský trh (bod 7.8.6 napadeného rozhodnutí); zašesté zjištění, podle kterého je přetížení letišť významnou překážkou vstupu na trh, ať již jde o letiště v Dublinu, nebo některá letiště příletu (bod 7.8.7 napadeného rozhodnutí) a zasedmé zjištění, podle kterého může pevné postavení entity vytvořené spojením na letišti v Dublinu narušit rozvoj soutěžitelů (bod 7.8.8 napadeného rozhodnutí).

231 Komise měla nakonec v této souvislosti za to, že provozování letů s příletem a odletem z Dublinu v soutěži se seskupením Ryanair – Aer Lingus s sebou nese několik významných překážek vstupu. Tyto překážky nespočívají pouze v problému částečného přeplnění letišť, ale souvisí také s dobře zavedenou pozicí společností Ryanair a Aer Lingus v jejich zemi původu. Šetření prokázalo, že z důvodu těchto překážek je každý nový vstup málo pravděpodobný, ne-li nepravděpodobný, téměř na všech linkách, kde se služby překrývají. Z důvodu neexistence možných nových uchazečů o vstup na velkou část linek, kde se služby překrývají a s ohledem na skutečnost, že soutěžitelé jednomyslně uvedli, že ani nezamýšlejí vstupovat do přímé a významné hospodářské soutěže s entitou vytvořenou spojením (zejména otevřením základny v Dublinu), dospěla Komise k závěru, že je jakýkoli nový vstup nepravděpodobný, nenastane včas a nebude dostatečný k tomu, aby představoval významný konkurenční tlak na entitu

vytvořenou spojením a vyloučil pravděpodobné protisoutěžní účinky zamýšleného spojení (bod 784 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

1. *K významu, který je třeba dát nevstoupení nových soutěžitelů na relevantní trhy*

a) Argumenty účastníků řízení

- 232 Úvodem žalobkyně připouští, že k tomu, aby bylo možné vstup považovat za dostatečný konkurenční tlak, musí být pravděpodobný, nastat včas a být dostatečný k předcházení nebo čelení potenciálním protisoutěžním účinkům zamýšleného spojení (bod 545 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně nicméně uvádí, že se Komise dopustila několika zjevně nesprávných posouzení, když posuzovala, zda byly tyto podmínky v projednávané věci splněny tím, že dospěla k závěru, že je jakýkoli nový vstup nepravděpodobný, nenastane včas a nebude dostatečný k tomu, aby představoval významný konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením a vyloučil pravděpodobné protisoutěžní účinky zamýšleného spojení (bod 784 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Podle žalobkyně zamýšlené spojení významně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž vzhledem k tomu, že riziko vstupu stačí k vyrovnání veškeré ztráty hospodářské soutěže způsobené spojením. V tomto ohledu žalobkyně zdůrazňuje, že Komise neoponuje pokud jde o skutečnost, že v důsledku spojení se vstup na mnohých linkách stane „málo pravděpodobným“.

233 Ve skutečnosti se podle žalobkyně hlavní otázka týká významu, jaký je třeba přikládat tomuto nevstoupení. Zatímco Komise má za to, že tato otázka znamená, zda existují překážky vstupu, žalobkyně tvrdí, že se nevstoupení vysvětluje spíše přítomností efektivní letecké společnosti na dotčených linkách, jejíž služby u zákazníků jsou tak uspokojivé, že již nezbývá prostor pro ziskový vstup. Vzhledem k tomu, že posouzení údajných škodlivých účinků na hospodářskou soutěž a posouzení překážek vstupu spolu úzce souvisejí, je vstup nového uchazeče o vstup relevantní, pouze pokud je považován za nezbytný k vyrovnání vyloučení konkurenčních tlaků, které může spojení způsobit. Komise přitom významně nadhodnotila konkurenční tlaky, které pravděpodobně z důvodu spojení zaniknou, a z tohoto důvodu podstatně nadhodnotila úroveň vstupu vyžadovaného k vyrovnání tohoto zániku. Na liberalizovaném trhu, který je charakterizován mnohými možnými uchazeči o vstup, postačí pouhá hrozba včasného vstupu k zabránění entitě vytvořené spojením v tom, aby využila zániku tvrzených konkurenčních tlaků. Bylo by tedy nesprávné, aby Komise trvala na nezbytnosti vstupu, který musí „nastat včas“ a „nepochybně“, nebo aby měla za to, že vstup na pouze několik z 50 linek dotčených spojením nemá dostatečný rozsah k tomu, aby čelil tvrzeným škodlivým dopadům na hospodářskou soutěž.

234 Komise podporovaná Irskem a společností Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

235 Přijetí argumentace žalobkyně by úvodem ve skutečnosti vyžadovalo přehodnotit závěr, ke kterému Tribunál dospěl na základě přezkumu prvního žalobního důvodu.

²³⁶ Jak však uplatňuje žalobkyně, posouzení tvrzených protisoutěžních účinků a posouzení překážek vstupu spolu úzce souvisejí. V tomto ohledu je třeba uvést, že žalobkyně souhlasí s myšlenkou uvedenou Komisí, podle které je vstup nového subjektu na trh teoreticky relevantní, pokud tento vstup umožní kompenzovat zánik konkurenčních tlaků, který by spojení podniků mohlo způsobit. Komise v bodě 7.8 napadeného rozhodnutí přezkoumala otázku vstupu nových soutěžitelů na relevantní trh právě v tomto ohledu.

²³⁷ Tribunál nicméně na základě přezkumu prvního žalobního důvodu potvrdil konstatování učiněné Komisí, pokud jde jednak o posouzení hospodářské soutěže existující v současnosti mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus a jednak o účinky spojení na tuto hospodářskou soutěž.

²³⁸ V tomto kontextu otázka vstupu nových soutěžitelů na relevantní trhy vychází z předpokladu nového subjektu pokoušejícího se o vstup na trh, kde je přítomna entita vytvořená spojením, tedy entita, o níž bylo dříve konstatováno, že vyloučila současnou hospodářskou soutěž mezi stranami spojení na úkor zákazníků.

²³⁹ V důsledku toho pouhá „hrozba“ vstupu uplatněná žalobkyní není dostačující. Vysvětlení uvedené žalobkyní, podle kterého se neexistence vstupu vysvětluje jejím efektivním působením na dotčených linkách a uspokojováním zákazníků, které vylučují veškeré vyhlídky na ziskovost pro nový subjekt na trhu, rovněž není dostačující. Je nutné charakterizovat vyhlídku na vstup, která vyrovná protisoutěžní účinky konkrétně vymezené v napadeném rozhodnutí v této fázi hodnocení.

2. *K příchodům a odchodům v odvětví letecké dopravy*

a) Argumenty účastníků řízení

²⁴⁰ Žalobkyně tvrdí, že existence překážek vstupu uvedená Komisí je zpochybněna mnohými příchody a odchody, které charakterizují odvětví letecké dopravy v Evropě od jeho deregulace (viz zprávu York Aviation ze dne 31. července 2008 týkající se vstupů a odchodů v evropské letecké dopravě). Toto odvětví se vyznačuje dynamickou hospodářskou soutěží a nízkou úrovní překážek vstupu, o čemž svědčí „prudký rozmach“ společnosti Ryanair v Evropě. Krom toho několik orgánů pro hospodářskou soutěž mělo za to, že podíly na trhu by neměly nutně prokazovat existenci překážek vstupu. Tyto orgány uvedly, že v odvětví letecké dopravy existovaly mnohé příchody a odchody, což vytvořilo hrozbu vstupu při neexistenci tlaků souvisejících s letišti a letištními časy [viz například rozhodnutí Komise ze dne 11. února 2004 (Věc COMP/M.3280 – Air France/KLM)]. Krom toho je nepřesné tvrdit, že letecké společnosti nevstupují na trhy, kde je již přítomná Ryanair: od dubna 2003 do října 2006 došlo ke 63 příkladům takových vstupů na dvojice měst a 9 na dvojice letišť, mezi nimiž i ke vstupům v Irsku (viz zprávu RBB Economics ze dne 20. února 2007 týkající se překážek vstupu).

²⁴¹ Komise tuto argumentaci zpochybňuje. Zejména uvádí, že se věc Air France/KLM od projednávané věci liší z následujících důvodů: převody volných letištních časů nabízených stranami uvedené transakce na lince Paříž-Amsterdam bylo pouze jedním z mnoha použitých nápravných opatření; entita vytvořená spojením byla vystavena hospodářské soutěži vysokorychlostních vlaků a různí soutěžitelé vyjádřili zájem o vstup na relevantní trh nebo požadovali o letištní časy na této lince.

b) Závěry Tribunálu

- 242 Žalobkyně zpochybňuje analýzu uvedenou Komisí v napadeném rozhodnutí v rozsahu, v němž se týká otázky vstupu na relevantní trhy, když tvrdí že se odvětví letecké dopravy od své deregulace vyznačuje mnohými příchody a odchody.
- 243 Toto tvrzení je příliš obecné k tomu, aby umožnilo pochopit, v čem byla analýza Komise vadná. Tato analýza se totiž netýká odvětví letecké dopravy, ale týká se zejména 35 linek, kde se služby stran spojení překrývají při odletech z Irska. Specifika těchto linek a leteckých společností, které tam jsou přítomny, byla uvedena v napadeném rozhodnutí, ve kterém Komise zmínila výhodu, kterou představuje existence základny v Irsku, všeobecná známost značek společností Ryanair a Aer Lingus na těchto trzích, několik pokusů o vstup, které se nepodařily, skutečnost, že soutěžitelé jednomyslně uvedli, že nezamýšlejí vstupovat do přímé a významné hospodářské soutěže s entitou vytvořenou spojením. Hodnocení hospodářské soutěže a hodnocení vstupů tedy vycházelo z cíleného posouzení na relevantních trzích, a nikoli z odvětví letecké dopravy obecně.
- 244 Krom toho je třeba uvést, že údaje ze zprávy RBB Economics uplatněné žalobkyní nepodpírají její tezi (viz zprávu RBB Economics ze dne 20. února 2007 o překážkách vstupu). Z tabulky uvedené v příloze III této zprávy (nadepsané „Nedávné příklady vstupů proti společnosti Ryanair“) vyplývá, že většina příkladů uvedených, pokud jde o linky s odletem z Irska (letišť v Dublinu, Corku a Shannonu), byly pokusy o vstup, které se nezdařily, jelikož příslušná letecká společnost již ve stejném měsíci následujícího roku nebyla přítomna (na linkách Cork-Londýn: bmibaby; Dublin-Londýn: společnost CityJet; na lince Dublin-Bristol: společnost Air Southwest; na lince Dublin-Glasgow: společnost British Airways; na lince Shannon-Londýn: společnost easyJet) nebo dále vstupy společnosti Aer Lingus (na linkách Dublin-Bristol

a Dublin-Liverpool). Existovaly pouze tři výjimky (linka Dublin-Londýn: společnost Air France, uvedená v napadeném rozhodnutí, linka Dublin-Malaga: společnost Spanair a linka Dublin-Faro: společnost TAP Portugal, bez uvedení přítomnosti v následujícím roce). Všechny ostatní příklady se týkaly destinací, které neměly své místo odletu nebo příletu na letištích v Dublinu, Corku nebo Shannonu. Ze všech soutěžitelů přítomných na trhu je to tedy Aer Lingus, kdo vyvíjí hlavní konkurenční tlak na Ryanair, pokud jde o 35 linek, kde se služby stran transakce překrývají. Další případy nedávných vstupů jsou okrajové.

- ²⁴⁵ V důsledku toho není třeba mít za to, že je existence překážek vstupu uvedená Komisí v napadeném rozhodnutí zpochybněna četnými příchody a odchody, kterými se vyznačuje odvětví letecké dopravy v Evropě od své deregulace.

3. Ke zohlednění hospodářského modelu společnosti Ryanair

a) Argumenty účastníků řízení

- ²⁴⁶ Žalobkyně Komisi vytýká, že vstupy neposoudila v souvislosti s hospodářským modelem (nízké náklady – nízké ceny), který uplatňuje. Překážka vstupu je vyjádřena jako faktor „znemožňující vstup nebo jej činící neziskovým, jelikož je přítomným podnikům umožněno uplatňovat vyšší ceny, než je úroveň cen vyplývající z hospodářské soutěže“ (bod 38 diskusního dokumentu Komise o použití článku 82 ES). Neexistence

vstupu v současnosti na linky, které Ryanair provozuje z Dublinu není znamením vysokých překážek vstupu ani přerušením konkurenčního procesu. Naopak prokázala, že Ryanair nabízí tak konkurenceschopné ceny a kapacitu, že jiné letecké společnosti mají za to, že nemá smysl vstupovat na trh, jelikož nejsou schopny cenově konkurovat společnosti Ryanair a poptávka není dostatečná k tomu, aby bylo odůvodněné zvyšovat kapacity. Pokud by Ryanair změnila svůj hospodářský model uplatněním „vyšších cen na úrovni vyplývající z hospodářské soutěže“, mohly by tedy třetí letecké společnosti volně vstupovat na linky, které provozuje. V tomto ohledu žalobkyně uvádí, že Komise ignorovala nebo vyloučila důkazy prokazující, že na linkách, na kterých je jediným dopravcem, jsou ceny, které uplatňuje, stejně nízké nebo dokonce nižší než ceny, které uplatňuje na linkách, na kterých čelí soutěžitelům (viz hospodářskou kritiku RBB Economics ze září 2007). Krom toho bylo nutné zohlednit vůli Ryanair ponechat Aer Lingus jakožto „oddělenou a odlišnou značku“. Cílem transakce by tak bylo proniknout na rozdílný segment trhu a soutěžit s leteckými společnostmi „poskytujícími úplné služby“ nikoli jakožto nízkonákladový dopravce, ale nabízením služeb podobných službám těchto společností za nižší ceny. Tento cíl je snáze dosažitelný spojením s existujícím národním dopravcem než založením nové letecké společnosti a nové značky, zvláště s ohledem na nedostatek volných letištních časů na hlavních letištích.

²⁴⁷ Komise uvádí, že i když je vymezení citované žalobkyní platné pro posouzení jednání podniku s ohledem na článek 82 ES, není přímo použitelné v oblasti přezkumu spojování podniků. Relevantní kritérium spočívá v určení, zda by vstup na trh bránil zvýšení cen nad úroveň před transakcí. Navíc okolnost, že Ryanair pravidelně vykazuje vysoké zisky, je v rozporu s jejím tvrzením, podle kterého maximalizuje zvyšování počtu cestujících tím, že neuplatňuje vysoké ceny, je-li jediným subjektem. Krom toho žádný jiný dopravce než Aer Lingus nemá základ nákladů a použítá aktiva srovnatelné se společností Ryanair pro účely vykonávání hospodářské soutěže na linkách

z Dublinu. Pro nového uchazeče o vstup, jehož základna se nachází na letišti příletu, budou „odhadované náklady“ související se vstupem vyšší než odhadované náklady společnosti Aer Lingus, jelikož je více možností využití letadel na linkách, kde je cenová hospodářská soutěž méně živá. Vstup na trh v soutěži se subjektem, jehož náklady jsou nižší, je riskantní a potenciálně neziskové s ohledem na požadované investice. Tato asociace se ztracenými investicemi a potenciální nízký přísun příjmů představují překážku vstupu.

b) Závěry Tribunálu

²⁴⁸ Pokud jde o analýzu překážek vstupu, je třeba ji provést za předpokladu, že Komise přezkoumává, zda lze vstup nových soutěžitelů považovat za konkurenční tlak dostačující k tomu, aby se předešlo nebo zamezilo potenciálním protisoutěžním účinkům. V projednávané věci by tyto protisoutěžní účinky vyplývaly ze zániku konkurenčního vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus, což by vedlo ke zvýšení tržní síly společnosti Ryanair na významném počtu linek. Výtky žalobkyně směřované proti této části hodnocení byly přezkoumány a vyloučeny v rámci přezkumu prvního žalobního důvodu. Jsou rovněž předmětem posouzení jednotlivých linek v rámci třetího žalobního důvodu.

²⁴⁹ V této souvislosti tvrzení, jako je tvrzení žalobkyně, že neexistence vstupu na linky, které provozuje z Dublinu, prokazuje skutečnost, že ceny a kapacita, které nabízí, jsou tak konkurenceschopné, že žádný soutěžitel nemá zájem soutěžit, není pro analýzu

relevantní. I za předpokladu, že by toto tvrzení bylo opodstatněné, odkazuje na situaci hospodářské soutěže, kde je Aer Lingus v současnosti přítomna jakožto konkurentka společnosti Ryanair, nebo představuje nejpravděpodobnějšího potenciálního konkurenta. V této fázi analýzy však není důležitá současná situace, ale situace vyplývající ze spojení na linkách, kde dominuje seskupení Ryanair – Aer Lingus.

250 Stejně tak tvrzení žalobkyně, podle kterého nezamýšlí uplatňovat ceny vyšší, než je úroveň vyplývající z hospodářské soutěže v návaznosti na transakci, jak vyplývá ze skutečnosti, že na linkách, kde je v současnosti jediným dopravcem, jsou ceny, které uplatňuje, stejně nízké nebo i nižší než ceny, které uplatňuje na linkách, kde čelí hospodářské soutěži, nemůže zpochybnit analýzu Komise týkající se překážek vstupu. Jak totiž uplatňuje Komise, přezkum spojování podniků se liší od přezkumu zneužití dominantního postavení v tom smyslu, že se zaměřuje na přezkum tržních struktur, a nikoli na přezkum jednání podniků. Cílem přezkumu spojování podniků je vyhnout se, na základě analýzy předpokládaného vývoje tržních struktur, uskutečnění transakce, která by významným způsobem narušila účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, zejména z důvodu vytvoření nebo posílení dominantního postavení. Pokud jde o ceny, je tedy relevantním kritériem kritérium umožňující určit, zda může vstup nového soutěžitele na trh zabránit zvyšování cen nad úroveň, která existovala před transakcí. Kritérium ceny není jediným kritériem, které může být zohledněno, jelikož uskutečnění spojení rovněž může ovlivnit dostupnou kapacitu, výběr nebo kvalitu služeb, ale také inovaci.

251 V případě neexistence společnosti Aer Lingus by měla Ryanair velkou tendenci maximalizovat své zisky s ohledem na neexistenci konkurenčního tlaku způsobenou pohlcením svého hlavního současného nebo potenciálního soutěžitele na dotčených trzích. Úmysly společnosti Ryanair, pokud jde o využití společnosti Aer Lingus nebo její dřívější praxe v oblasti tarifů nezpochybňují věrohodnost tohoto strukturálního

rizika, které vyplývá z analýzy protisoutěžních účinků souvisejících s vyloučením hospodářské soutěže mezi stranami spojení.

- ²⁵² V důsledku toho z výše uvedeného vyplývá, že nelze Komisi vytýkat, že v rámci posuzování pravděpodobnosti vstupu na dotčené trhy provedla nesprávné hodnocení situace hospodářské soutěže tím, že nedostatečně zohlednila hospodářský model společnosti Ryanair.

4. K výhodám souvisejícím s existencí provozní základny v Irsku

a) Argumenty účastníků řízení

- ²⁵³ Úvodem žalobkyně zpochybňuje, že je údajné „silné postavení“ Ryanair a Aer Lingus způsobeno jejich významnými základnami v Irsku. Komise nevymezila pojem základny a omezila se na tvrzení, že silná přítomnost Ryanair a Aer Lingus na letišti v Dublinu těmito společnostem přináší výhodu oproti leteckým společnostem, se kterými soupeří. Údajné výhody však vyplývají ze sítě Ryanair, a nikoli z jejích základen. Krom toho Komise přiznala značnou váhu odpovědím konkurentů a třetích osob podílejících se na dotazníku týkajícím se základen, a zejména odpovědi irského ministerstva dopravy, které bylo proti spojení. Komise rovněž popřela význam údajů poskytnutých Ryanair k prokázání neexistence jakékoli výhody vycházející ze základny v Dublinu

nebo ke srovnání situace se situací základen v Charleroi a v Hahnu (viz zprávu RBB Economics ze dne 20. února 2007 o překážkách vstupu a sdělení zástupce generálního ředitele Ryanair ze dne 28. listopadu 2006 o hospodářských aspektech letecké základny). Komise tak obrátila důkazní břemeno a nejednala jako „objektivní a nestranný rozhodovací orgán“.

254 Zprvve žalobkyně popírá existenci úspor z rozsahu na úrovni základen. Výpočet úspor nákladů provedený Aer Lingus ze dne 19. února 2007, na který Komise odkazuje v poznámce pod čarou č. 414 napadeného rozhodnutí, bylo učiněno na základě předpokladů. Aer Lingus, jejíž letadlový park má hlavní základnu v Dublinu, nemůže rozlišovat mezi úsporami z rozsahu souvisejícími s velikostí parku a úsporami z rozsahu souvisejícími s velikostí základny. Na služby zákazníků nebo služby přistání mohou být na letišti v Dublinu bez obtíží uzavřeny subdodavatelské smlouvy, aniž tím byly znevýhodněny letecké společnosti, které tam nemají základnu. Sama Ryanair uzavřela takové subdodavatelské smlouvy na služby pozemní údržby. Dublin Airport Authority plc (společnost správy letišť v Dublinu, Corku a Shannonu) Ryanair nenabízí lepší podmínky přístupu k systémům registrace, než jsou podmínky, které přiznává jiným společnostem, a informační přepážky mohou být bez obtíží sdíleny s jinými dopravci. Pokud jde o poruchy, žalobkyně připomíná, že na všech jejích 23 základnách „rotují“ čtyři náhradní letadla. Případné úspory nákladů vyplývající ze sdílení náhradních letadel souvisí s letadlovým parkem, a nikoli se základnou. Pokud jde o letištní časy a parkovací místa, žalobkyně nejprve uvádí, že nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 3) vyžaduje, aby při přidělování letištních časů byli zvýhodněni noví uchazeči o vstup oproti stávajícím dopravcům. Navíc jsou stávající dopravci a noví uchazeči o vstup postaveni naroveň pokud jde o přidělování parkovacích míst a dopravce již přítomný na letišti nemá žádnou výhodu oproti novému uchazeči o vstup. Žalobkyně dále zpochybňuje existenci

„silnější vyjednávací pozice“ vůči letištím a regulačním orgánům na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodě 383 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Ryanair na letišti v Dublinu nepožívá zvýhodnění souvisejících s její velikostí a nedoufá, že by je v návaznosti na spojení získala. Pokud jde o výhody získané v rámci jednání vedených s dodavateli, nejvýznamnější náklady Ryanair se týkají celé její sítě a neurčují se na úrovni jednoho letiště.

255 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodě 384 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nemá na letišti v Dublinu žádnou výjimečnou soutěžní výhodu z důvodu své velikosti. Ryanair například se svým jediným letadlem se základnou v Corku učiní šest přiletů a odletů denně, zatímco se svými 19 letadly se základnou v Dublinu je průměrně učiní čtyři. Její náklady na různých letištích, ze kterých provádí pouze jeden nebo dva lety denně, jsou rovněž srovnatelné, nebo i nižší, než náklady na těchto základnách. Navíc další letecké společnosti mohou za účelem soutěžení s entitou vytvořenou spojením stáhnout letadlo ze svých existujících linek nebo přidat další letadlo a používat základny na druhém konci linek zajišťujících spojení pro letiště v Dublinu, Shannonu a v Corku. Ryanair krom toho prokázala, že zvýšení počtu letadel se základnou v Dublinu nemá citelný dopad na její provozní náklady. Nakonec je skutečnost, že Ryanair dobrovolně poskytuje lety do Dublinu z druhého konce linky, těžko slučitelná s existencí výhody v Dublinu.

256 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodech 389 až 392 odůvodnění napadeného rozhodnutí nedisponuje schopností rychleji reagovat na změny poptávky z důvodu významnějších operací po odletu z letiště. Dopravci, kteří nemají základnu v Irsku, totiž mají stejný přístup k informacím jako dopravci, kteří tam základnu mají. Navíc jsou sezónní vlivy snadno předvídatelné bez ohledu na leteckou společnost. Nakonec v hlavní sezóně a pro výjimečné události vykonávají účinný

konkurenční tlak charterové společnosti. Například ačkoli tyto společnosti nemají základnu v Dublinu, jsou schopny poskytovat lety v zimním období, je-li sníh, a tudíž není důležité, zda zajišťují několik letů denně během roku.

257 Začtvrté má žalobkyně za to, že na rozdíl od teze uvedené v bodech 555 až 560 odůvodnění napadeného rozhodnutí by soutěžitelé, kteří mají základnu v Dublinu, vykonávali tlak na entitu vytvořenou spojením. Je nesprávné se domnívat, že z důvodu rozdílných hospodářských modelů a současných transakcí v nevelkých částkách, nemohou CityJet a Aer Arann rozšířit své služby v Dublinu a vyvíjet zvýšený konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením. Komise se zejména příliš zaměřila na význam podnikových zákazníků Aer Arann, aniž dostatečně zohlednila rychlé rozšíření této společnosti a její vůli vést agresivní hospodářskou soutěž vůči Ryanair. Navíc na rozdíl od toho, co tvrdí Komise v bodech 400 a 560 odůvodnění, společnosti s jedním letadlem odstaveným přes noc na letišti v Dublinu také představují tlak. Společnost totiž k tomu, aby poskytovala lety dopoledne a večer, nepotřebuje používat základnu.

258 Zapáté podle žalobkyně by soutěžitelé, kteří mají základnu na druhém konci linek od Dublinu vykonávali na entitu vytvořenou spojením konkurenční tlak. Vzhledem k tomu, že je Irsko „čistě turistickou destinací“, pochází většina cestujících z jiných zemí než z Irska, přinejmenším na linkách, ke kterým jsou k dispozici údaje. Na základě úvah Komise tedy skutečnost existence základny v Irsku ve skutečnosti představuje nevýhodu. Žalobkyně rovněž poznamenává, že pokud si většina leteckých společností zajišťujících spojení pro letiště v Dublinu na tomto letišti nezaložilo základnu, bylo to proto, že to nepovažovaly za užitečné.

259 Zašesté žalobkyně tvrdí, že společnosti provozující linky z místa na místo bez základny, takzvané „linky W“, představují na určitých linkách účinný konkurenční tlak. Tyto linky jsou ziskové, i když poskytují pouze dva přílety a odlety denně mezi destinacemi, kde společnosti nemají základnu, jak to činí na určitých linkách Ryanair.

260 Komise tuto argumentaci zpochybňuje a odkazuje na napadené rozhodnutí. Krom toho připouští, že k úsporám z rozsahu může dojít na úrovni sítě a letadlového parku. EasyJet je tak jedinou nízkonákladovou společností vykonávající činnosti v podobném rozsahu jako Ryanair. Ryanair nicméně nemůže popírat existenci úspor z rozsahu pocházejících z provozování základny nebo sítě, aniž protiřečí svým argumentům týkajícím se nárůstu efektivnosti.

b) Závěry Tribunálu

261 Komise v rámci analýzy překážek vstupu, která je předmětem tohoto žalobního důvodu, v napadeném rozhodnutí přezkoumala „[p]řekážky vstupu související se silným postavením společností Ryanair a Aer Lingus, které mají významné základny v Irsku“ (bod 7.8.3 napadeného rozhodnutí). Podle Komise skutečnost, že Ryanair a Aer Lingus fungují ze stejné základny v Dublinu a že jsou přítomné rovněž v Corku a Shannonu je jedním z důvodů, pro které jsou tyto dvě letecké společnosti „nejbližšími konkurenty“ na linkách s odletem nebo příletem do Irska (bod 552 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu z rozhodovací praxe Komise vyplývá, že úspory z rozsahu plynoucí z pružnosti prostředků na základně a z možnosti rozložení fixních nákladů na řadu linek představují překážku vstupu v tom smyslu, že „dopravce, který

má provozní základnu na daném letišti, požívá zřejmých výhod v oblasti nákladů“. Tato funkce překážky vstupu je v projednávané věci posílena s ohledem na spojení dvou dopravců se silnou přítomností na jednom a tomtéž letišti (bod 553 odůvodnění a poznámka pod čarou 557 napadeného rozhodnutí).

262 Komise v této souvislosti v napadeném rozhodnutí přezkoumala, za jakých podmínek mohou ostatní dopravci nahradit konkurenční tlak, který zanikne z důvodu spojení, a v jakém rozsahu může neexistence základny v Dublinu představovat překážku vstupu. Přezkoumala tři předpoklady: předpoklad nového uchazeče o vstup, který si založí základnu v Dublinu, předpoklad nového uchazeče o vstup, který již má základnu na opačném konci linky, a předpoklad nového účastníka trhu, který bude postupně vstupovat na jednotlivé linky, aniž má na některém konci této linky základnu (bod 554 odůvodnění napadeného rozhodnutí a body 7.8.3.1 až 7.8.3.5 napadeného rozhodnutí). Komise na základě toho dospěla k závěru, že údaje byly nedostatečné k tomu, aby bylo možné si myslet, že nový dopravce vstoupí na trh se základnou v Dublinu, v Corku nebo v Shannonu (bod 7.8.3.2 napadeného rozhodnutí) a že vstup na trh opírající se o letiště příletu a vstup neopírající se o letiště příletu obecně nestačí k nahrazení konkurenčního tlaku vykonávaného mezi stranami spojení před zamýšleným spojením (bod 7.8.3.5 napadeného rozhodnutí, zvláště bod 584 odůvodnění).

263 Výtky žalobkyně proti tomuto hodnocení napadají buď dřívější zjištění, podle kterého Aer Lingus a Ryanair mají významnou základnu v Dublinu, což může přinášet konkurenční výhodu (body 7.3.4 napadeného rozhodnutí), nebo povrchně zjištění Komise v rámci analýzy překážek vstupu, podle níž soutěžitelé, kteří již mají základnu v Dublinu, nejsou pravděpodobně schopni vykonávat účinný konkurenční tlak na strany spojení a závěry, ke kterým Komise na základě toho dospěla (body 7.8.3.1 a 7.8.3.2 napadeného rozhodnutí).

264 Podpůrně je třeba uvést, že výtky žalobkyně týkající se konkurenční výhody vyplývající pro společnosti Aer Lingus a Ryanair z existence základny v Dublinu byly přezkoumány a zamítnuty v rámci přezkumu prvního žalobního důvodu. Rovněž jsou předmětem posouzení jednotlivých linek v rámci přezkumu třetího žalobního důvodu. Posouzení, které následuje, tedy platí pouze v rozsahu, v němž jsou zpochybňovány skutečnosti uvedené Komisí v napadeném rozhodnutí k podepření své analýzy překážek vstupu souvisejících se „silným postavením“ společností Ryanair a Aer Lingus v Irsku.

265 Pokud jde o tvrzení, podle kterého Komise nevymezila pojem „základna“ (viz bod 253 výše), stačí uvést, že takové vymezení je uvedeno například v bodě 44 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve kterém je pojem „základna“ použit pro kvalifikaci letišť, na kterých letecké společnosti soustřeďují své stroje a své činnosti, přičemž tyto společnosti nabízejí hlavně lety s odletem a příletem na tato letiště se základnou. Tento pojem byl podrobně vysvětlen v bodě 7.3.4 napadeného rozhodnutí.

266 Pokud jde o tvrzení, podle kterého Komise určité informace použila namísto jiných informací, a obrátila tak důkazní břemeno (viz bod 253 výše), stačí uvést, že toto tvrzení nebylo prokázáno jiným způsobem. Žalobkyně se nemůže omezit na obecné tvrzení, že Komise přiznala značnou váhu odpovědím konkurentů a třetích zúčastněných osob, a zejména irskému ministerstvu dopravy, které bylo proti spojení, a že Komise popřela relevanci údajů prokazujících opak, které předložila ve správním řízení. Z důvodu neexistence vysvětlení umožňujících pochopit, v čem byla zjištění učiněná v napadeném rozhodnutí na základě skutečností získaných při šetření konkrétně zpochybněna důkazy předloženými společnostmi Ryanair, které prokazují opak, musí být toto tvrzení zamítnuto.

267 Pokud jde o úspory z rozsahu (viz bod 254 výše) a o schopnost přizpůsobit se poptávce (viz bod 256 výše), musejí být výtky žalobkyně uvedeny do kontextu. Komise nezpochybňuje, že síť společnosti Ryanair, která zahrnuje 23 základen, jí přináší významné výhody. Analýza Komise se nicméně týká výhod, které v projednávané věci představuje základna v Dublinu, jakož i přítomnost v Corku a Shannonu. Jsou přezkoumávány překážky vstupu, a nikoli zájem provozovat síť s mnoha základnami, jako jsou sítě společností Ryanair a easyJet v Evropě. V tomto ohledu Komise v napadeném rozhodnutí připomenula, že existence základny na letišti má dvě hlavní výhody: jednak to dopravci umožní požívat určitých výhod v oblasti nákladů a jednak to zvýší pružnost dopravce tím, že může rychleji reagovat na změny poptávky (bod 555 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

268 Na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair, podle kterých může jakýkoli dopravce v Dublinu získat stejné výhody jako ona, není analýza provedená Komisí v tomto ohledu teoretická. Komise konkrétně přezkoumala situaci dvou dalších soutěžitelů, kteří mají základnu v Dublinu, a to situaci společnosti CityJet se 3 letadly a situaci společnosti Aer Arann se 4 letadly oproti 22 letadlům na krátké vzdálenosti společnosti Aer Lingus a 20 letadlům společnosti Ryanair. Uvedla, že soutěžitelé během posledních let své základny podstatně nezvětšili a nezamýšlejí tak činit ze svých vlastních důvodů (body 556 až 558 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise rovněž zdůraznila, že jakékoli rozšíření v Dublinu by zhoršilo problém přeplněnosti tohoto letiště a mohlo by vést k problémům letištních časů na některých letištích příletu (bod 559 odůvodnění). Komise rovněž uvedla, že z analýzy provedené v rámci důkladného šetření vyplývá, že žádný potenciální soutěžitel evidovaný společností Ryanair by si v Irsku neotevřel základnu v případě zvýšení cen po spojení (bod 562 odůvodnění a poznámky pod čarou č. 563 a 564 napadeného rozhodnutí). Mnozí soutěžitelé uvedení společností Ryanair v posledních letech ostatně odešli z linky zajišťující spojení s Dublinem [jako společnost British Airways odešla z linky Dublin-Londýn (Heathrow) a společnost Alitalia z linky Dublin-Milán]. Argumenty žalobkyně v této souvislosti (viz bod 257 výše) spočívají v pouhém převzetí obsahu napadeného rozhodnutí za účelem

tvrzení, že je nesprávný, avšak nevysvětlují, v jakém ohledu se činnosti společností CityJet a Aer Arann rozvinuly, a to navzdory tomu, že jsou v napadeném rozhodnutí předloženy přesvědčivé důvody k vysvětlení, že tomu tak není.

269 Pokud jde o vliv pravidelných nebo charterových společností s letadlem odstaveným přes noc v Dublinu v sezóně nebo celoročně (viz body 256 a 257 výše), Komise v napadeném rozhodnutí správně uvedla, že výhody, kterých tyto společnosti požívají, nejsou srovnatelné s výhodami souvisejícími s provozováním základny, zejména pokud jde o pružnost umožňující měnit linky, přesuny letadel, minimalizaci výdajů na poruchy, výměnu posádek, služeb zákazníkům nebo o všeobecnou známost ochranné známky (bod 560 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V projednávané věci jsou však důležité výhody související s provozováním základny, a nikoli možnost uskutečňovat lety do té či oné destinace provozováním letadla.

270 Pokud jde o používání letadel (viz bod 255 výše) zpochybňuje žalobkyně analýzu provedenou Komisí ve fázi přezkumu jejího konkurenčního vztahu se společností Aer Lingus (bod 384 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Rozdíl v úrovni provozu mezi letadlem ze základny v Corku a letadly ze základny v Dublinu není relevantní pro posouzení výhody vyplývající z užívání základny v Dublinu jako takové. Komise v napadeném rozhodnutí (bod 552 a následující odůvodnění napadeného rozhodnutí) přitom zdůraznila právě tuto výhodu.

271 Pokud jde o předpoklady pro vstup na trh přes základnu nacházející se na druhém konci linky nebo přes linku bez základny (viz body 258 a 259 výše), argumenty žalobkyně spočívají pouze v převzetí zjištění učiněných v napadeném rozhodnutí, aniž jsou schopny je zpochybnit. Tyto argumenty jsou hlavně teoretické a nepřinášejí odpověď na konkrétní skutečnosti uplatněné v napadeném rozhodnutí, k tomu, aby bylo možné se domnívat, že jsou možní noví uchazeči o vstup, kteří mají základnu na

druhém konci linky, znevýhodnění (bod 7.8.3.3 napadeného rozhodnutí) a že vstup společnosti opírající se o službu z místa do místa bez základny je nepravděpodobný (bod 7.8.3.4 napadeného rozhodnutí).

- ²⁷² Z výše uvedených úvah vyplývá, že argumenty žalobkyně týkající se zpochybnění analýzy překážek vstupu představovaných výhodami souvisejícími s provozováním provozní základny v Irsku, musejí být zamítnuty.

5. *K nákladům a rizikům souvisejícím se vstupem na trh*

a) Argumenty účastníků řízení

- ²⁷³ Žalobkyně popírá, že její ochranná známka a její techniky prodeje, jakož i techniky Aer Lingus mohou představovat konkurenční výhodu. Rychlé rozšiřování společnosti Ryanair v posledních letech stačí k prokázání toho, že pro vstup na nový trh není nutné být majitelem uznávané ochranné známky. Stejně tak úspěšný vstup společnosti easyJet na vnitrostátní francouzské linky prokazuje, že místní dopravci nemají žádnou výhodu vycházející z této skutečnosti. Vyhledávače a aplikace pro srovnávání cen usnadňují úlohu nového uchazeče o vstup a v každém případě jsou výdaje související s uváděním na trh velmi nízké, jsou-li porovnány s počtem linek nebo s dopravenými cestujícími.

274 Žalobkyně rovněž uvádí, že odvětví evropské letecké dopravy je typickým příkladem, kde překážky vstupu nejsou vysoké z důvodu malé výše potenciálně nenávratných nákladů. Výše těchto nákladů není příliš vysoká z důvodu četných možností leasingu a dalších typů financování, které jsou v průmyslu k dispozici. V tomto ohledu nejsou „odhadované náklady“ týkající se letadel a dodatečných investic do nových letadel, které Komise uvádí v bodě 621 odůvodnění napadeného rozhodnutí, potenciálně nenávratnými náklady. Dotčená letadla totiž mohou být lehce prodána nebo pronajímána na sekundárních trzích. Komisi přísluší prokázat existenci dostatečně vysokých potenciálně nenávratných nákladů k tomu, aby představovaly překážku vstupu.

275 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

276 Komise měla v napadeném rozhodnutí za to, že jsou náklady a rizika vstupu „na trh, na němž již zajišťují spojení dvě silné letecké společnosti se zavedenými ochrannými známkami“ významné (bod 7.8.4 napadeného rozhodnutí). Tyto dvě společnosti společně dopraví 68 % všech cestujících a 80 % všech cestujících hlavních letů na krátké vzdálenosti s odletem a příletem do Irska.

277 Komise k vyloučení připomínek společnosti Ryanair v této souvislosti uvedla, že všeobecná známost může, jak vyplývá z pokynů [bod 71 písm. c) pokynů] a z její dřívější rozhodovací praxe v odvětví letecké přepravy cestujících, představovat překážku

vstupu. Jak Aer Lingus, tak Ryanair přitom v Irsku mají „status všeobecné známosti“, což představuje významnou výhodu z důvodu zkušenosti nabyté na irském trhu, dobrého jména souvisejícího s tímto statusem a z důvodu, že vstup vyžaduje vysoké náklady na marketing (body 588 až 591 odůvodnění a body 7.8.4.1. až 7.8.4.3 napadeného rozhodnutí).

278 Pokud jde o výhody související s ochrannou známkou a náklady na uvedení služeb na trh, argumenty žalobkyně zdůrazňují buď její zvláštní postavení, přičemž její všeobecnou známost Komise správně uvádí v napadeném rozhodnutí, nebo situaci na jiných trzích než v Irsku. Je přitom málo pravděpodobné, že by jiná letecká společnost mohla mít bez významných investic stejné výsledky jako Ryanair. Stejně tak, pokud jde o srovnání provedené se společností easyJet ve Francii, je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí zdůraznila, že se této společnosti v Irsku nepodařilo usadit (bod 635 a následující napadeného rozhodnutí). Tyto argumenty tudíž neumožňují zpochybnit závěr, ke kterému Komise dospěla v napadeném rozhodnutí, podle kterého nový uchazeč o vstup musí nést zvýšené náklady na uvádění služeb na trh, aby mohl čelit entitě vytvořené spojením, která disponuje dvěma v Irsku velmi všeobecně známými ochrannými známkami.

279 Pokud jde o tvrzení Komise, podle kterého vstup na trh způsobuje pro soutěžitele riziko nenávratných nákladů (bod 7.8.4.4 napadeného rozhodnutí), jsou argumenty žalobkyně příliš obecné k tomu, aby zpochybnilly opodstatněnost tohoto tvrzení. V projednávané věci Komisi zvláště nepřísluší obecným způsobem prokazovat existenci nenávratných nákladů dostatečně vysokých k tomu, aby představovaly překážku vstupu. Komise musela pouze vysvětlit, z jakých důvodů určité nenávratné výdaje představují překážky vstupu, které mohou odradit možného uchazeče o vstup od soutěžení s entitou vytvořenou spojením. Vznik takového odrazujícího účinku může být zcela zohledněn v rámci analýzy překážek vstupu.

280 Napadené rozhodnutí v tomto ohledu obsahuje důkazy dostatečné k podepření tvrzení, která jsou v něm učiněna. Komise tak v napadeném rozhodnutí oprávněně uvedla, že vstup do Irska vyžaduje podstatné výdaje na vybudování značky, která by obstála vůči ochranným známkám společností Ryanair a Aer Lingus a na vytvoření přístupu k novým zákazníkům. Tyto výdaje představují jádro výdajů, které souvisejí s otevřením linky, jak je uvedeno ve svědectví citovaném Komisí v napadeném rozhodnutí (poznámky pod čarou 610 napadeného rozhodnutí). Další nenávratné výdaje nutně souvisí s dodatečnými investicemi souvisejícími s nákupem, pronajímáním nebo přesuny letadla z jedné linky na druhou, jakož i s instalací a fungováním tohoto letadla a se souvisejícími službami (bod 621 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

281 Z výše uvedeného vyplývá, že argumenty žalobkyně týkající se zpochybnění analýzy překážek vstupu představovaných náklady a riziky souvisejícími se vstupem na trh musejí být odmítnuty.

6. *K pověsti společnosti Ryanair jakožto překážce vstupu*

a) Argumenty účastníků řízení

282 Žalobkyně tvrdí, že její agresivní politika založená na nízkých cenách díky jejím nízkým nákladům nepředstavuje na rozdíl od toho, co tvrdí Komise v bodech 624 až 660 odůvodnění napadeného rozhodnutí, překážku vstupu. Jednání Ryanair je běžným jednáním subjektu, který působí na liberalizovaném trhu. Krom toho Komise neprokázala existenci skutečné újmy způsobené spotřebitelům tím, že by podala důkaz

o tom, že Ryanair by uplatňovala ceny vyšší, než je konkurenční úroveň v případě, kdy by soutěžitel opustil trh. Ve skutečnosti jsou spotřebitelům nabízeny lepší služby po stažení se soutěžitele než po jeho vstupu. Nakonec si mnohé společnosti založili základnu na letištích, kde již Ryanair měla významnou základnu, jako je letiště v Charleroi.

- 283 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- 284 Komise v bodech 624 až 660 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, proč by riziko „agresivních odvetných opatření“ ze strany seskupení Ryanair – Aer Lingus bylo vysoké, kdyby se potenciální soutěžitel pokoušel o vstup na linky dotčené transakcí (bod 7.8.5 napadeného rozhodnutí). Tento závěr spočívá na výsledcích šetření provedeného Komisí, ze kterých vyplývá, že je Ryanair známá uplatňováním agresivní hospodářské soutěže v případě nového vstupu na irský trh tím, že dočasně snižuje ceny a zvyšuje kapacity, aby nového uchazeče o vstup přinutila opustit linky s odletem nebo příletem do Irska (bod 625 odůvodnění a poznámka pod čarou 615 napadeného rozhodnutí).

285 V odpověď na argument společnosti Ryanair uvedený v rámci správního řízení, podle kterého nebezpečí „agresivních odvetných opatření“ ze strany seskupení Ryanair – Aer Lingus není pro potenciální soutěžitele reálné vzhledem k tomu, že Ryanair v každém případě fakturuje stejně nízké ceny bez ohledu na to, zda na stejné lince působí soutěžitel, či nikoli, Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že ze šetření vyplývá, že Ryanair zohledňuje tarifní politiku svých soutěžitelů a reaguje na ni (body 627 až 634 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise v této souvislosti uvedla několik podrobných příkladů, které se týkají pokusu o vstup společnosti easyJet (bod 7.8.5.1 napadeného rozhodnutí), pokusu o vstup společnosti MyTravelLite (bod 7.8.5.2 napadeného rozhodnutí) a pokusu o vstup společnosti Go Fly (bod 7.8.5.3 napadeného rozhodnutí).

286 Je nutno konstatovat, že argumenty žalobkyně týkající se této analýzy pouze přebírají argumentaci již dříve uvedenou ve správním řízení a vyvrácenou v napadeném rozhodnutí. Komise přitom v napadeném rozhodnutí právně dostačujícím způsobem uvedla skutečnosti umožňující dospět k závěru, podle kterého Ryanair systematicky snižuje ceny a zvyšuje frekvence, vstoupí-li na irský trh soutěžitelé. Jak je uvedeno v napadeném rozhodnutí (bod 7.8.5.4 napadeného rozhodnutí), bylo by toto riziko agresivní reakce po spojení ještě vyšší, jelikož by se seskupení Ryanair – Aer Lingus stalo dominantním subjektem na téměř všech linkách s odletem a příletem do Irska. Tím, že si Ryanair buduje pověst spočívající v odrazování od vstupu jakéhokoli soutěžitele na trh, ve skutečnosti vytváří překážku vstupu nových soutěžitelů na trh.

287 V tomto ohledu se diskuze netýká cenové politiky uplatňované společností Ryanair, ale přezkumu agresivní pověsti společnosti Ryanair jakožto překážky vstupu na trhu, a z tohoto pohledu důvody, které jsou uvedeny v napadeném rozhodnutí, dostatečně prokazují, jak může dřívější jednání společnosti Ryanair odrazovat potenciální soutěžitele od vstupu na trh, na kterém je Ryanair přítomna.

²⁸⁸ V důsledku toho musejí být argumenty týkající se analýzy dopadu pověsti společnosti Ryanair na vstup potenciálních soutěžitelů na trh odmítnuty.

7. *Ke včasnému vstupu*

a) Argumenty účastníků řízení

²⁸⁹ Žalobkyně uvádí, že Komise v bodě 308 oznámení námitek uvedla, že „otevření nové linky s odletem nebo příletem na nové letiště může trvat tři až dvanáct měsíců“ a že „je k zajištění ziskovosti třeba až dvanáct měsíců“. Namísto toho, aby Komise v napadeném rozhodnutí považovala tento vstup za včasný v souladu s dobou dvou let stanovenou v pokynech, měla Komise v napadeném rozhodnutí nesprávně za to, že z tohoto důvodu existují vysoké překážky vstupu.

²⁹⁰ Komise uvádí, že vhodné časové období závisí na charakteristikách a dynamice trhu, jakož i na zvláštních schopnostech možných uchazečů o vstup.

b) Závěry Tribunálu

²⁹¹ Bod 74 pokynů, nadepsaný „Včasnost“, na který odkazuje žalobkyně, uvádí následující:

„Komise zkoumá, zda by byl vstup na trh natolik rychlý a podporovaný, aby odradil od využívání tržní síly nebo toto využívání zmařil. Vhodné časové období závisí na charakteristikách a dynamice trhu, jakož i na zvláštních schopnostech možných uchazečů o vstup. Vstup na trh se však obvykle považuje za včasný, dojde-li k němu do dvou let.“

²⁹² Tím, že se žalobkyně omezuje na citování bodu 308 oznámení námitek, aniž odkazuje na obsah napadeného rozhodnutí, žalobkyně tvrdí, že čas nezbytný k umožnění vstupu na trh z nového letiště a k zajištění jeho proveditelnosti nebylo Komisí v napadeném rozhodnutí správně zohledněno.

²⁹³ V tomto ohledu je třeba uvést, že posouzení překážek vstupu na trh záleží na charakteristikách tohoto trhu, jakož i na schopnostech možných uchazečů o vstup.

²⁹⁴ Pokud jde o včasný vstup, uvedla Komise v pokynech lhůtu, která by obvykle neměla přesáhnout dva roky a v oznámení námitek lhůtu od tří do dvanácti měsíců. Ryanair

uvádí, že je k otevření linky třeba pouze několika týdnů. Ve skutečnosti tato lhůta závisí na zkoumané situaci.

295 Komise se tak v pokynech v každém případě omezuje na poskytnutí rámce analýzy, kterou může Komise použít, dále zpracovat a vylepšit v jednotlivých případech (bod 6 pokynů). V projednávané věci lhůta uvedená v oznámení námitek odkazuje na předpoklad vstupu na trh z nového letiště, zatímco lhůta uvedená společností Ryanair odpovídá pověsti tohoto podniku. Tyto lhůty si vzájemně neodporují ani neukazují na nesprávné posouzení provedené Komisí v napadeném rozhodnutí.

296 Komise totiž v rámci analýzy překážek vstupu provedené v napadeném rozhodnutí hlavně zdůraznila vážné pravděpodobnosti vstupů na dotčené linky a otázku, zda jsou tyto vstupy dostatečné pro odrazení nebo zmaření škodlivých účinků spojení na hospodářskou soutěž. Při této analýze byly zohledněny charakteristiky trhu a hospodářských subjektů, které na něm působí. Žalobkyně neuvádí, v čem spočívá nesprávné posouzení pojmu „včasný vstup“ ani v čem by toto posouzení mohlo být změněno.

297 V důsledku toho musí být argument týkající se včasnosti vstupu odmítnut.

8. *K existenci ziskovějších linek mimo Irsku*

a) Argumenty účastníků řízení

²⁹⁸ Žalobkyně tvrdí – na rozdíl od toho, co tvrdí Komise v napadeném rozhodnutí (body 661 až 669 napadeného rozhodnutí) – že provozování linky z Dublinu je přinejmenším stejně ziskové „jako z východní Evropy nebo ze Skandinávie“. Výdaje na uvádění služeb na trh nejsou v Irsku vyšší než jinde. V současné době letiště v Dublinu využívá zhruba 90 leteckých společností, včetně mnohých subjektů, které nedávno vstoupily na trh. Není nutné, aby Irsko mělo sekundární letiště, jelikož jsou letiště v Dublinu, Corku a Shannonu snadno přístupná nízkonákladovým subjektům. Několik leteckých společností (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal a SkyEurope Airlines) prohlásilo, že jsou připraveny vstoupit na trh představovaný letištěm v Dublinu, ale tyto informace byly Komisí opominuty nebo ignorovány. Dynamika irské ekonomiky takový vstup zjednodušuje.

²⁹⁹ Komise tvrdí, že v bodech 663 až 668 odůvodnění napadeného rozhodnutí předložila empirické údaje, ze kterých vyplývá, že soutěžitelé nepovažovali irský trh za atraktivní pro vstup, a že na něj tudíž nemohly vstoupit.

b) Závěry Tribunálu

³⁰⁰ Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že z jejího šetření vyplynulo, že mnozí soutěžitelé měli za to, že irský trh není zvláště atraktivní, a že mnozí potenciální soutěžitelé uvedli, že dají přednost otevření nových linek do jiných destinací než do Irska (bod 663 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

³⁰¹ Komise v napadeném rozhodnutí uvedla několik důvodů pro vysvětlení tohoto výsledku:

- vstup na tento trh vyžaduje daleko vyšší náklady na uvedení služeb na trh než vstup na jiné trhy, kde už není přítomen žádný silný nízkonákladový dopravce (bod 664 odůvodnění napadeného rozhodnutí);
- irský trh je považován za relativně malý trh, který má pouze čtyři miliony obyvatel, tedy méně než polovinu obyvatel „oblasti Velkého Londýna“ (bod 665 odůvodnění napadeného rozhodnutí);
- „malý irský trh“ obecně nelze považovat za ziskovější trh nebo za trh, jehož růst bude rychlejší v porovnání s trhem „východní Evropy“ nebo „Skandinávie“ (bod 666 odůvodnění napadeného rozhodnutí);

- zeměpisná situace Irska spíše odrazuje, než aby podporovala nové vstupy (bod 667 odůvodnění napadeného rozhodnutí);

- podněty síťového dopravce provozujícího linku mezi Dublinem a svou základnou (hub) se liší od podnětů dopravce zajišťujícího lety z místa na místo, což snižuje jejich konkurenční tlak; síťový dopravce směřuje hlavně k dopravení tranzitních cestujících do své základny, odkud odlétají do své cílové destinace, zatímco dopravce z místa na místo se soustřeďuje hlavně na maximalizaci využití letadla na linkách z místa na místo (bod 668 odůvodnění napadeného rozhodnutí);

- pro společnosti poskytující minimální služby má Irsko tu nevýhodu, že v oblasti Dublinu nemá sekundární letiště (bod 669 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

³⁰² Je nutno konstatovat, že argumenty uvedené žalobkyní k napadení této analýzy, ji zpochybnit nemohou. Tvrzení žalobkyně, podle kterého je provozování linky z Dublinu přinejmenším stejně ziskové jako „z východní Evropy nebo ze Skandinávie“, nemůže stačit ke zpochybnění výpovědi ohledně otázky vstupu do Dublinu poskytnutých potenciálními soutěžiteli (viz například poznámky pod čarou 666, 668 a 669 napadeného rozhodnutí). Stejně tak tvrzení týkající se výdajů na uvedení služeb na trh nezohledňuje zvláštní situaci společnosti Ryanair na irském trhu, která již byla přezkoumána (viz body 277 a 278 výše). Příklady nedávných vstupů uplatněných společností Ryanair byly Komisí zanalyzovány a právně dostatečným způsobem odmítnuty v bodě 633 odůvodnění napadeného rozhodnutí (viz bod 244 výše). Krom toho, i když hospodářské subjekty zohledňují dynamiku irského hospodářství, je to skutečnost, která se jako taková odvíjí od obecné hospodářské situace.

303 Z výše uvedeného vyplývá, že argumenty rozvedené žalobkyní pro účely zpochybnění významnější ziskovosti pro některé soutěžitele na linkách provozovaných „z východní Evropy nebo Skandinávie“ v porovnání se ziskovostí linek provozovaných z Dublinu musejí být odmítnuty.

9. *K přetížení letišť*

a) Argumenty účastníků řízení

304 Žalobkyně zpochybňuje skutečnost, že údajné přetížení letiště v Dublinu představuje překážku vstupu. Prakticky je dostupnost letištních časů omezena pouze po dobu jedné hodiny ráno pro odlétající letadla a během jedné nebo dvou kratších dob, maximálně půl hodiny, pozdě odpoledne a večer pro přílety. Je běžné, že se letiště setkávají s takovými dobami vysoké činnosti, přičemž si ponechávají významné možnosti růstu. K tomu, aby soutěžící letecké společnosti mohly provádět tři až čtyři přílety a odlety denně, by stačilo, aby zajišťovaly lety do Dublinu ze základen nacházejících se na druhém konci linky, přičemž by se vyhnuly dobám, kdy jsou odletové a příletové dráhy v Dublinu velmi přetížené. Krom toho navzdory kapacitě letiště, kterou Dublin Airport Authority považovala za omezenou, došlo k významnému zvýšení počtu cestujících do Dublinu. Kapacita letiště by se měla zvětšit z důvodu programu velkého rozvoje, který se na toto letiště vztahuje a na trasách zůstane kapacita i krátkodobě.

V každém případě i když zahlcení letištních časů představovalo problém, bylo možné jej snadno vyřešit závazky ohledně letištních časů, v souladu s dřívější praxí Komise v tomto odvětví.

305 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

306 Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že přetížení letišť představuje „další významnou překážku vstupu na trh“, ať už jde o nutnost získání dostatečné kapacity v terminálu, nebo kapacity příletových nebo odletových drahách, jejichž použití je podmíněno přidělením letištních časů, které jsou omezené (bod 7.8.7 napadeného rozhodnutí, zvláště body 670 a 671 odůvodnění).

307 Komise rovněž provedla analýzu kapacitních omezení na letišti v Dublinu (bod 7.8.7.1 napadeného rozhodnutí). Uvedla, že šetření prokázalo, že nové možné uchazeče o vstup odradila přetíženost odletových a příletových drah ve hlavních časech a nedostatek míst k odstavení letadla. Tyto problémy by v dohledné době byly stěžejí odstraněny vzhledem k tomu, že je výstavba nové příletové a odletové dráhy zamýšlena až na rok 2011 nebo 2012, což neumožní rychlý vstup potenciálních soutěžitelů. Poté byla přezkoumána situace na jiných letištích než v Dublinu (bod 7.8.7.2 napadeného

rozhodnutí) a byla podrobně popsána ve vztahu k jednotlivým letištím (bod 7.9 napadeného rozhodnutí).

308 Komise nakonec zdůraznila, že přeplněnost letišť hraje pro možné nové uchazeče o vstup odrazující roli, jak pokud jde o část zákazníků citlivých na faktor času nebo o cestující, kteří cestují ze služebních důvodů (podle Komise od 20 do 30% zákazníků), tak pokud jde o cestující, kteří cestují na dovolenou (bod 7.8.7.3 napadeného rozhodnutí).

309 V tomto ohledu je rovněž třeba konstatovat, že argumenty uvedené žalobkyní ke zpochybnění této analýzy, byly právně dostačujícím způsobem vyvráceny ve fázi správního řízení. Komise tak v napadeném rozhodnutí vysvětlila, v čem přetíženost odletových a příletových drah na letišti v Dublinu v hlavních časech, jakož i obtíže související s nedostatkem míst pro odstavení letadla představují překážky pro potenciální uchazeče o vstup, kteří by si přáli provozovat linky s odletem nebo příletem na toto letiště a to přestože mají základnu na druhém konci linky. Komise v napadeném rozhodnutí rovněž uvedla, že ke zvýšení kapacity letiště v Dublinu nedojde v dohledné době, jak uplatňuje Ryanair. Otázka relevantnosti závazků týkajících se letištních časů bude jako taková přezkoumána v rámci přezkumu pátého žalobního důvodu, který se na tento aspekt analýzy vztahuje.

310 Z výše uvedeného vyplývá, že argumentace týkající se přeplněnosti letišť musí být odmítnuta.

10. *K postavení seskupení Ryanair – Aer Lingus na letišti v Dublinu*

a) Argumenty účastníků řízení

³¹¹ Žalobkyně tvrdí, že entita vytvořená spojením nemá silnější vyjednávací schopnosti v rámci jednání o letištních poplatcích, užívání vybavení letiště nebo o plánech rozšiřování (body 701 až 708 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Commission for Aviation Regulation, která je entitou zcela nezávislou na Ryanair a Aer Lingus, rozhoduje o úrovni poplatků, které může Dublin Airport Authority vybírat na letišti v Dublinu za nutné zařízení ode všech uživatelů. Krom toho vzhledem k tomu, že Ryanair vede četné spory s Dublin Airport Authority, není žádný důvod věřit tomu, že má entita vytvořená spojením větší šance ovlivňovat plány rozšiřování. Žalobkyně rovněž zmiňuje nesoudržnosti, kterých se Komise dopustila v napadeném rozhodnutí, v tom, že na jednu stranu tvrdí, že je skutečnost existence významné základny v Dublinu podstatná k uskutečnění provozních úspor z rozsahu, a na druhou stranu tvrdí, že je její hrozba zrušení mnohých letů, a tím nevyžití těchto údajných výhod důvěryhodná.

³¹² Komise tuto argumentaci, která nezohledňuje situaci v případě uskutečnění transakce, zpochybňuje.

b) Závěry Tribunálu

- 313 Komise v napadeném rozhodnutí přezkoumala postavení, které by entita vytvořená spojením měla na letišti v Dublinu v rozsahu, v němž tato entita vznikla spojením dvou leteckých společností, které jsou zdaleka největšími uživatelkami tohoto letiště (bod 7.8.8 napadeného rozhodnutí).
- 314 Jak vyplývá z bodu 36 pokynů, byla tato tržní síla Komisí přezkoumána pro účely hodnocení, zda ji entita vytvořená spojením může využít k zabránění vstupu nebo rozvoje soutěžitelů (bod 701 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise měla na základě tohoto přezkumu za to, že obava soutěžitelů společnosti Ryanair, že entita vytvořená spojením bude používat své většinové postavení v Dublin Airport Coordination Committee (organizační výbor letiště v Dublinu, ve kterém by mělo seskupení Ryanair – Aer Lingus většinu hlasů tím, že by provozovalo více než 56 % „leteckých dopravních operací“) a svou jedinečnou silnou pozici na letišti v Dublinu k ovlivňování regulačního orgánu takovým způsobem, aby bylo letiště v Dublinu organizováno podle požadavků společnosti Ryanair, není neopodstatněná. Komise svou analýzu uzavřela tím, že spojení nové entitě umožní „mít větší váhu“ v konzultacích o letištních poplatcích, přidělování zařízení letiště nebo o projektech rozšiřování, což může zkomplikovat vstup nebo rozšiřování činnosti jejich soutěžitelů (body 706 až 708 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 315 Argumenty rozvinuté žalobkyní k napadení této analýzy nemohou zpochybnit její opodstatněnost. Komise v napadeném rozhodnutí právně dostatečným způsobem uvedla důvody, pro které by entita vytvořená spojením měla větší tržní sílu, která by jí umožňovala ovlivňovat rozhodnutí týkající se určitých aspektů správy letiště v Dublinu. Komise v napadeném rozhodnutí uvádí několik příkladů, zvláště pokud jde

o možnost nové entity získat výhodnější letištní poplatky (bod 702 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- 316 V důsledku toho musí být argumentace týkající se postavení seskupení Ryanair –Aer Lingus odmítnuta.
- 317 Z výše uvedeného vyplývá, že druhý žalobní důvod musí být zamítnut v plném rozsahu.
- 318 Dopad této odpovědi na posouzení analýzy účinků transakce na hospodářskou soutěž nicméně vyžaduje, aby byl přezkoumán třetí a čtvrtý žalobní důvod, které jsou této otázce věnovány.

C – K třetímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se analýzy hospodářské soutěže na jednotlivých linkách

1. K přípustnosti

a) Argumenty účastníků řízení

- 319 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus uvádí, že je argumentace předložená v rámci třetího žalobního důvodu nepřípustná. Odkaz na argumenty rozvinuté v prvních

dvou žalobních důvodech, jakož i na zprávu připojenou k žalobě není ve fázi žaloby dostatečný s ohledem na požadavky článku 44 jednacího řádu Tribunálu. Argumenty uvedené v replice jsou daleko hlubší než argumenty rozvinuté v žalobě a ve druhé zprávě York Aviation, která byla předložena ve velmi pokročilém stadiu řízení. V každém případě Komise zpochybňuje důkazní hodnotu zpráv York Aviation, které nabízejí „klamavou“ prezentaci použití jejích důkazů. Určitý počet kategorií důkazů použitých v tabulkách York Aviation je vhodnější k vymezení trhu než k posouzení situace hospodářské soutěže.

320 Žalobkyně tvrdí, že analýza linky provedená v bodě 7.9 napadeného rozhodnutí je stížena třemi hlavními nesprávnými posouzeními. Tato analýza je založena na „obecných nesprávných posouzeních“ uvedených v rámci prvního a druhého žalobního důvodu. Rovněž spočívá na důkazech, které nejsou pevné a nezohledňují údaje poskytnuté společností Ryanair ve správním řízení. Komise tím ze své analýzy neprávem vyloučila všechny tradiční vnitrostátní dopravce z důvodu, že nejsou relevantní pro vyhodnocení důsledků spojení, ačkoli jsou mnozí z nich přítomni a vykonávají konkurenční tlaky na některých ze 35 přezkoumávaných linek. Žalobkyně v příloze k žalobě předložila první zprávu, a to zprávu York Aviation ze září 2007, která obsahuje shrnutí údajů použitých pro každou z dotčených linek, jakož i zpochybnění, která vyjadřuje ohledně způsobu, jakým je Komise použila. Podrobné vyvrácení analýzy jednotlivých linek v žalobě by nebylo možné bez překročení maximálního počtu stran, který žaloba před Tribunálem v zásadě nesmí přesáhnout. Žalobkyně v příloze k replice předložila druhou zprávu York Aviation k podrobnému vykreslení svých argumentů.

b) Závěry Tribunálu

321 Třetí žalobní důvod je v žalobě prezentován v pěti bodech, které spočívají hlavně v odkazech na argumenty uvedené v rámci prvního a druhého žalobního důvodu a v obecném odkazování na první zprávu York Aviation ze září 2007. Žalobkyně se omezuje na formulování svých vyjádření tím, že uvádí, že bylo nemožné odpovědět na analýzu jednotlivých linek provedenou Komisí s ohledem na praktické pokyny pro účastníky řízení, podle nichž je maximální počet stran žaloby stanoven na 50 a může být překročen pouze v případech zvláště složitých z právního nebo faktického hlediska (viz odstavec 10 praktických pokynů pro účastníky řízení). Žalobkyně podrobně zpochybnila analýzu jednotlivých linek provedenou Komisí v bodě 7.9 napadeného rozhodnutí pro každý ze 35 dotčených trhů teprve až ve fázi repliky. Žalobkyně v tomto ohledu odkázala na druhou zprávu York Aviation, aniž uvedla jakýkoli důvod k vysvětlení, proč tuto zprávu v této fázi řízení předložila.

322 Z výše uvedeného vyplývá, že i když argumenty uplatněné v tomto ohledu jsou argumenty, které již byly uvedeny v rámci prvních dvou žalobních důvodů nebo které vyplývají z první zprávy York Aviation (zvláště úvah uvedené zprávy obsažených pod písmenem E nadepsaným Analýza použití údajů jednotlivých linek Komisí), obsahuje žaloba stručný popis třetího žalobního důvodu v souladu s článkem 44 jednacího řádu. Tato argumentace je převzata a rozvinuta v replice s ohledem na vyjádření učiněná v tomto ohledu Komisí v žalobní odpovědi.

323 Jak je uvedeno v bodech 329 a následujících níže, týkají se argumenty žalobkyně v podstatě zpochybnění zjištění učiněných Komisí v napadeném rozhodnutí, pokud jde o vymezení trhu, jakožto trhu spojení z místa na místo [a nikoli trhu z letiště na letiště, jako například trh představovaný linkou Dublin-Londýn (Stansted) nebo linkou

Dublin-Londýn (Heathrow)], o váhu, která má být dána tranzitním cestujícím (jako například cestujícím, jejichž skutečná destinace je New York na lince Dublin – New York přes Londýn), o zohlednění role, kterou hrají cestující, kteří cestují ze služebních důvodů nebo cestující, kteří jsou citliví na faktor času, a nakonec pokud jde o možnost vstupu na relevantní trh za účelem soutěžení s entitou vytvořenou spojením (s dopadem, který může mít všeobecná známost dotčených společností v Irsku, existence základny na jednom místě této linky nebo zvláštnosti dotčeného letiště).

324 Tato argumenty stručně uvedené v žalobě a rozvinuté v první zprávě York Aviation ze září 2007, jakož i v replice spojují obecné posouzení uvedené v žalobě, podle kterého se Komise dopustila pochybení v rámci své analýzy konkurenčního vztahu mezi Ryanair a Aer Lingus a v rámci přezkumu případných vstupů na jednotlivé trhy v návaznosti na spojení.

325 V důsledku toho je třeba mít za to, že argumenty uvedené v žalobě, pokud jde o třetí žalobní důvod, odpovídají požadavkům článku 44 jednacího řádu a že mohou být rozvinuty v replice s ohledem zejména na poznatky uvedené v první zprávě York Aviation ze září 2007 předložené v příloze k žalobě.

326 Mimochodem je třeba uvést, že je tato argumentace nutná k tomu, aby žalobkyně dosáhla zrušení napadeného rozhodnutí. Analýza týkající se dané linky totiž může sama o sobě odůvodnit rozhodnutí Komise zakázat transakci s ohledem na kritérium zakotvené v čl. 2 odst. 3 nařízení o spojování podniků. Vznik dominantního postávání, jehož účinkem by bylo značné narušení účinné hospodářské soutěže na jedné z těchto linek, samo o sobě postačuje k tomu, aby byla transakce neslučitelná se společným

trhem, s výhradou výsledků analýzy nárůstu efektivnosti a závazků provedené v rámci přezkumu čtvrtého a pátého žalobního důvodu.

327 Pokud jde o druhou zprávu York Aviation předloženou k podrobnějšímu vykreslení argumentů žalobkyně, je nutno konstatovat, že jak uvádí Komise, tato zpráva byla předložena na podporu argumentace rozvinuté v replice pro doplnění žaloby a první zprávy York Aviation, aniž byla opožděnost předložení takové zprávy, týkající se obsahu analýzy jednotlivých linek provedené v napadeném rozhodnutí, jakkoliv odůvodněna.

328 V důsledku toho v souladu s čl. 48 odst. 1 jednacího řádu nebude Tribunál v rámci svého posouzení argumentů účastníků řízení zohledňovat obsah druhé zprávy York Aviation.

2. *K věci samé*

a) K lince Dublin-Londýn

Argumenty účastníků řízení

329 Žalobkyně tvrdí, že na lince Dublin-Londýn, která představuje zhruba 30 % dopravy cestujících mezi Irskem a dalšími členskými státy Unie se zhruba 320 přílety a odlety

týdně, z nichž 100 uskutečňuje bmi, British Airways a CityJet, nepředložila Komise důkazy, které by umožňovaly mít za to, že soutěžitelé nemohli vykonávat „konkurenční tlak“ na entitu vytvořenou spojením.

330 Pokud jde o bmi, která je s 10 až 20% podílem na trhu podle napadeného rozhodnutí hlavním soutěžitelem společností Ryanair a Aer Lingus na lince Dublin-Londýn, žalobkyně uvádí, že Komise nevysvětlila, v čem je významná skutečnost, že je tato společnost schopna svým cestujícím nabízet tranzit na své základě v Heathrow (bod 795 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Většina cestujících bmi, stejně jako většina cestujících Aer Lingus totiž nejsou tranzitními cestujícími. Komise stejně tak nevysvětlila, v čem skutečnost, že bmi nabízí první a druhou třídu znamená, že nesoutěží s Aer Lingus, která nabízí pouze jednu třídu. Podle žalobkyně je ostatně na tak krátké lince takový rozdíl málo významný a Komise neprovedla žádné srovnání tarifů mezi druhou třídou bmi a jedinou třídou Aer Lingus. Krom toho skutečnost, že Aer Lingus uskutečňuje dvakrát více příletů a odletů než bmi a dopraví dvojnásobek cestujících nemá žádný význam vzhledem k tomu, že je bmi schopna využít velkého počtu letištních časů, které má na letišti Heathrow, k tomu, aby na lince Dublin-Londýn využila letištních časů, které byly doposud využívány pro méně ziskové linky.

331 Pokud jde o British Airways, která provádí 26 až 27 příletů a odletů týdně z Dublinu na letiště v Gatwick, žalobkyně uvádí, že Komise nepřezkoumala, zda kritéria, která uvádí a která jsou stejná jako kritéria, která předložila, pokud jde o bmi, byla v očích cestujících na této lince významná. Krom toho za předpokladu, že bude mít British Airways o to méně výhodné soutěžní postavení než Aer Lingus, jelikož nezajišťuje spojení do stejných londýnských letišť (letiště v Gatwick, a nikoli letiště v Heathrow), si Komise protiřečila, jelikož vyjádřila názor, podle kterého jsou relevantními trhy dvojice měst.

332 Pokud jde o CityJet žalobkyně uvádí, že skutečnost, že tato letecká společnost používá letadla menší velikosti z důvodu kratších příletových a odletových drah na letišti Londýn-City, které mohou používat její letadla a letadla Aer Lingus, není relevantní pro analýzu hospodářské soutěže. Vzniká spíše otázka, zda je nabídka CityJet dostatečně konkurenceschopná k tomu, aby na této lince poskytovala náhradní řešení. Vzhledem k tomu, že jak CityJet, tak Aer Lingus a Ryanair dopravují velké množství cestujících, kteří cestují ze služebních důvodů, je málo významné, že pouze CityJet dopravuje většinu cestujících, kteří cestují ze služebních důvodů a kteří jsou citlivější na faktor času. Komise totiž měla v bodech 312 až 331 a 800 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že pro cestující a letecké společnosti existuje jediný trh, aniž je činěn rozdíl v závislosti na citlivosti cestujících na faktor času. Vzhledem k tomu, že CityJet, Ryanair a Aer Lingus tudíž dopravují jak cestující, kteří cestují ze služebních důvodů, tak cestující, kteří cestují na dovolenou, vykonává CityJet konkurenční tlak, pokud jde o tyto cestující.

333 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

334 Komise v napadeném rozhodnutí provedla analýzu účinků spojení na hospodářskou soutěž, pokud jde o linku Dublin-Londýn (body 791 až 810 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dospěla k závěru, podle kterého „zamýšlené spojení značně naruší účinnou hospodářskou soutěž z důvodu vzniku dominantního postavení na [této lince]“ (bod 810 napadeného rozhodnutí).

335 Žalobkyně v tomto ohledu rovněž přebírá argumentaci uplatněnou ve správním řízení, která byla v napadeném rozhodnutí vyvrácena. Tato argumentace, která je povrchní a rozdrobená, nemůže stačit ke zpochybnění úvah uvedených Komisí v rámci napadeného rozhodnutí na základě výsledků získaných ve správním řízení.

336 Je totiž třeba zdůraznit, že první skutečnost zohledněná v napadeném rozhodnutí spočívá ve významu společného podílu stran spojení na trhu, který byl v létě 2007 79 %, pokud byli zohledněni všichni cestující, nebo 81 %, pokud byli vyloučeni tranzitní cestující. Společný podíl na trhu založený na kapacitě letadel, a nikoli na počtu dopravených cestujících byl v zimě 2006–2007 76 % a v létě 2007 79 % (body 792 až 794 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Jak je uvedeno v napadeném rozhodnutí (poznámka pod čarou 802 napadeného rozhodnutí), představuje takový podíl na trhu sám o sobě důkaz dominantního postavení na trhu (viz v tomto smyslu, pokud jde o dřívější nařízení o spojování podniků, rozsudek General Electric v. Komise, bod 41 výše, bod 115; viz rovněž bod 17 pokynů).

337 Je nutno konstatovat, že žalobkyně neuplatňuje zvláštní argumenty k tomuto podílu na trhu. Argumenty uvedené výše v tomto ohledu v rámci prvního žalobního důvodu již byly vyvráceny (viz bod 39 a následující výše). Argumentace předložená v rámci třetího žalobního důvodu, pokud jde o linku Dublin-Londýn tudíž nutně spadá do soutěžního kontextu, kde uskutečnění spojení umožní seskupení Ryanair – Aer Lingus držet velmi vysoký podíl na trhu, a to zhruba 80 %. Jak přitom uvádí žalobkyně, je tento trh zvláště významný, jelikož sám o sobě představuje 30 % trhu dopravy cestujících mezi Irskem a dalšími členskými státy Unie (viz bod 329 výše).

338 Druhá skutečnost, kterou Komise v napadeném rozhodnutí zohlednila, se týká okrajové role, kterou mohou hrát tři soutěžitelé přítomní na této lince. Žádný z těchto soutěžitelů nemůže vyvážit škodlivé účinky na hospodářskou soutěž související s odchodem společnosti Aer Lingus, tedy neblížšího soutěžitele společnosti Ryanair pro lety na lince Dublin-Londýn.

339 Pokud jde o bmi, která podle zohledněných údajů drží 12 až 16% podíl na trhu, Komise uvedla, že mezi tímto dopravcem a společností Aer Lingus existují mnohé rozdíly. Společnost bmi je síťovým dopravcem, který operuje z letiště Londýn-Heathrow, i když většina jejích cestujících není na lince Dublin-Londýn tranzitních (jelikož je jejich cílovou destinací Londýn, a nikoli jiná destinace) a nabízí úplné palubní služby s první a druhou třídou, zatímco Aer Lingus je dopravcem z místa na místo nabízejícím minimální palubní služby a jedinou třídu (bod 795 napadeného rozhodnutí). Komise sice uvedla, že Aer Lingus dopravuje rovněž tranzitní cestující na základě své dohody o sdílení kódů s British Airways, jakož i cestující, kteří cestují ze služebních důvodů nebo cestující citlivé na faktor času (body 795 a 799 napadeného rozhodnutí), ale struktury cen těchto podniků se liší, přičemž cenové struktury společnosti Aer Lingus jsou bližší cenovým strukturám společnosti Ryanair než cenovým strukturám společnosti bmi.

340 Komise rovněž uvedla, že Aer Lingus dopraví dvakrát více cestujících než bmi a že uskutečňuje téměř dvojnásobek příletů a odletů týdně (bod 795 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Jak přitom uvedla Komise v napadeném rozhodnutí v rámci posouzení překážek vstupu, bmi si nepřeje rozšířit své činnosti na letiště v Dublinu, a ostatně by to vedlo k významným obtížím z důvodu situace letiště v Dublinu nebo riziku odvetných opatření (body 760 a 764 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

341 Totéž platí, pokud jde o dva další soutěžitele přítomné na trhu, a to British Airways a CityJet. Jak vyplývá z napadeného rozhodnutí jsou tyto společnosti vzdálenější společnosti Ryanair než společnosti Aer Lingus (bod 802 odůvodnění napadeného rozhodnutí). British Airways je síťovým dopravcem nabízejícím úplné služby a CityJet je dopravcem nabízejícím lety určené zákazníkům, kteří cestují ze služebních důvodů na letiště nacházející se v blízkosti centra Londýna. Tyto zvláštnosti vzdalují hospodářský model a soutěžní kapacitu těchto podniků od hospodářského modelu a soutěžní kapacity seskupení Ryanair – Aer Lingus. Krom toho, jak British Airways, tak CityJet uvedly, že posilování jejich přítomnosti na letišti v Dublinu není součástí jejich priorit (bod 748 odůvodnění napadeného rozhodnutí pokud jde o British Airways, a bod 718 odůvodnění napadeného rozhodnutí pokud jde o CityJet).

342 Právě na základě toho mohla Komise dospět v napadeném rozhodnutí k závěru, že soutěžitelé v současné době přítomní na trhu, kteří jsou schopni tam rozšířit své kapacity, ostatně stejně jako potenciální soutěžitelé, kteří tam mohou vstoupit, by nevykonávali „dostatečný konkurenční tlak“ na entitu vytvořenou spojením (body 804 až 809 napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu je třeba uvést, že okrajová role tří soutěžitelů uvedených v napadeném rozhodnutí není žalobkyní zpochybněna, přičemž žalobkyně pouze přebírá analýzu uvedenou v napadeném rozhodnutí, a poté dospívá k závěru, že je nesprávné tvrdit, že by uvedení soutěžitelé nebyli schopni vykonávat „konkurenční tlak“ na entitu vytvořenou spojením (viz bod 329 výše). Nicméně toto není skutečnost, kterou by tvrdila Komise v napadeném rozhodnutí. Komise pouze uvedla, že současní a potenciální soutěžitelé by nebyly schopni vykonávat „dostatečný konkurenční tlak“ na tuto entitu.

343 V důsledku toho s ohledem na skutečnost, že jsou její vyjádření povrchní a rozdrobená, žalobkyně právně dostatečným způsobem neprokazuje, že analýza Komise, pokud jde o linku Dublin-Londýn, není opodstatněná. Žalobkyně se totiž v podstatě omezuje na tvrzení, že Komise nepředložila důkazy umožňující mít za to, že všichni tři soutěžitelé přezkoumaní v napadeném rozhodnutí a mající zhruba 20% podíl na

trhu nejsou schopni vykonávat „konkurenční tlak“ na entitu vytvořenou spojením, která kontroluje zhruba 80 % uvedeného trhu, zatímco Komise v napadeném rozhodnutí uvedla důvody, pro které tito soutěžitelé nebyli schopni této nové entitě účinně konkurovat z důvodu rozdílu hospodářského modelu, překážek vstupu a rozšiřování kapacity, jakož i jejich dalších priorit jejich vývoje.

b) K linkám Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester a Dublin-Newcastle

Argumenty účastníků řízení

- ³⁴⁴ Žalobkyně uvádí, že Komise měla za to, že Aer Lingus a Ryanair na linkách Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester a Dublin-Newcastle, na kterých se dopraví zhruba 3 miliony cestujících ročně, nečelí významným konkurenčním tlakům ze strany jiných leteckých společností. Důvody uvedené v napadeném rozhodnutí jsou následující: buď nebyl vhodný hospodářský model [jako hospodářský model BA Connect, bmi, Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM, Lufthansa, Loganair, Luxair a CityJet (body 816, 817, 835, 841 a 852 odůvodnění napadeného rozhodnutí)], nebo byl hospodářský model stejný, ale letecká společnost se rozhodla své operace na dotčené lince ukončit [jako MyTravelLite, Go Fly, Brymon Airways, nyní BA City Express, poté BA Connect, a Gill Airways (body 812, 816, 821, 830 a 840 až 848 odůvodnění napadeného rozhodnutí)], nebo letecká společnost „byla bolestivě zasažena dřívějším střetnutím s Ryanair – a nikoli s Aer Lingus“ [jako

easyJet a bmibaby (body 812, 816, 857, 862, 867, 878 a 880 odůvodnění napadeného rozhodnutí)], nebo společnost poskytovala hlavě lety první třídy a její letadlový park byl omezený [jako CityJet a Luxair (body 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 a 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí)], nebo letiště v Dublinu nebylo součástí strategických zájmů letecké společnosti, i když mají letadla na základnách na vhodných letištích ve Spojeném království [jako BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 a Monarch (body 825, 834, 843, 852 a 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí)], nebo společnost nepotvrdila, že chce vstoupit na danou linku [jako BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch a Jet2 (body 825, 834, 843, 852 a 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí)] nebo výslovně Komisi sdělily, že si nepřejí vstupovat na linku obsluhovanou společností Ryanair [jako Aer Arann (bod 826 odůvodnění napadeného rozhodnutí)], nebo byl vstup ve velkém rozsahu nebo zvýšení frekvence stávajících operací požadován, ale nebyl možný s ohledem na přeplněnost letišť [pokud jde o CityJet (body 815 až 817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 a 870 odůvodnění napadeného rozhodnutí)] nebo vyžadoval významné investice na podporu ochranné známky a prodej letů v Irsku [pokud jde o BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet a Monarch (body 816, 825, 843 a 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí)].

345 Žalobkyně Komisi vytýká, že její analýza týkající se těchto linek byla „nesoudržná“. Jsou-li soutěžitelé na jednu stranu významně přítomni na letišti, měla Komise za to, že jejich přítomnost na tomto letišti není přímo relevantní k posouzení hospodářské soutěže na linkách obsluhovaných společnostmi Ryanair (bod 825 odůvodnění a poznámka pod čarou 864 napadeného rozhodnutí). Komise rovněž odmítla zohlednit přítomnost soutěžitelů, kteří provozují základny na těchto letištích, přičemž měla za to, že tyto základny nejsou významné pro analýzu jednotlivých linek vzhledem k tomu, že ze šetření a jejich prohlášení vyplývá, že jim trvale nechybí kapacity nebo

motivace pro vstup na dotčenou linku (body 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 a 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Je-li na druhou stranu společná přítomnost Ryanair a Aer Lingus na letišti významná – jako v Birminghamu nebo v Edinburghu – Komise tvrdila, že situace byla s ohledem na překážky vstupu problematická v podobě neexistence základny pro soutěžitele, nezbytnosti „významných investic v podobě všeobecné známosti ochranné známky a marketingu“, pokud dopravci nemají sídlo na letišti a nedostatku letištních časů v době špičky nebo omezeného přístupu k infrastruktuře (kontaktní místa pro odstavení letadla) (body 816, 817, 826, 843, 844 a 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- ³⁴⁶ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

- ³⁴⁷ Komise v napadeném rozhodnutí provedla analýzu účinků spojení na hospodářskou soutěž pokud jde o jednotlivé linky z Dublinu do jiných měst Spojeného království než do Londýna.

– K lince Dublin-Birmingham

- 348 Pokud jde o linku Dublin-Birmingham (body 811 až 819 odůvodnění napadeného rozhodnutí), bylo by výsledkem spojení vytvoření monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která na této lince existuje. Komise rovněž uvedla neúspěšný pokus společnosti MyTravelLite o vstup na tento trh v letech 2003–2004 a od té doby neexistenci jakéhokoli jiného pokusu tohoto typu (bod 815 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i stažení se společnosti bmibaby v návaznosti na vstup Ryanair (body 812 a 816 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- 349 Stejně tak Komise uvedla důvody, pro které by dopravci přítomní na jednom ze dvou letišť, která zajišťují spojení do Birminghamu (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmi-baby, Monarch, Thomsonfly), nebyli schopni vykonávat dostatečný konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením, která by po uskutečnění transakce vstoupila na linku Dublin-Birmingham (bod 816 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně opakuje, ale nezpochybňuje důvody uplatněné Komisí, které se týkají existence překážek vstupu na letiště v Dublinu nebo záměrů vyjádřených uvedenými dopravci, kteří mají jiné priority než irský trh. V tomto ohledu je třeba mít za to, že tyto důvody jsou jako takové dostatečné pro podpoření závěrů, ke kterým Komise na základě nich dospěla v napadeném rozhodnutí.
- 350 Krom toho nelze tvrdit, jak činí žalobkyně, že byla Komise v rámci své analýzy „nesoudržná“ v tom, že nezohlednila rozdílně jednak zvláštní situaci společností Ryanair a Aer Lingus v Dublinu, či dokonce i v Birminghamu, pokud jde o Ryanair (bod 816 odůvodnění napadeného rozhodnutí), a jednak situaci dalších společností na letišti příletu. Argument uplatněný společností Ryanair ohledně možnosti soutěžit s entitou vytvořenou spojením ze základny na letišti příletu, byl totiž Komisí pro každou linku přezkoumán a vyvrácen (viz bod 825 odůvodnění napadeného rozhodnutí, pokud jde o linku Dublin-Edinburgh a poznámku pod čarou 864 vloženou pod tímto posledně

uvedeným bodem odůvodnění, ve které Komise tento závěr rozšiřuje na všechny ostatní linky). Pokud jde o všechny linky, kde Ryanair uplatňuje takovou nesoudržnost, je tedy třeba odmítnout tvrzení žalobkyně.

351 Pokud jde o konkrétní situaci společnosti CityJet, která má letadla na základně v Dublinu a letadla odstavená na noc v Birminghamu a která se může pokoušet provozovat linku Dublin-Birmingham, na které je významná klientela cestující ze služebních důvodů, Komise konstatovala, že k tomu, aby tato společnost mohla soutěžit se společnostmi Ryanair a Aer Lingus, musela by nabízet služby ve velké frekvenci s pokrytím všech dob špičky, což je málo pravděpodobné z důvodu tlaků na letištní časy v době špičky na letišti v Dublinu a z důvodu nedostatku kontaktních míst pro odstavení letadla (bod 817 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu je třeba uvést, že tyto důvody také nejsou žalobkyní zpochybněny a že jsou jako takové dostatečné k podepření závěrů, ke kterým na jejich základě dospěla Komise v napadeném rozhodnutí.

352 Nakonec Komise v napadeném rozhodnutí vyvrátila argument uplatněný společností Ryanair, podle kterého se letecké společnosti, které nemají letadla na základně v Birminghamu (Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM a Lufthansa), mohou pokoušet provozovat lety z této destinace do Dublinu, odkud zajišťují rovněž lety do dalších destinací, aniž tam mají letadla na základně. Podle Komise je vstup na linku bez existence základny na jednom nebo druhém konci linky obecně méně účinný a jako takový relativně výjimečný. Navíc jde o síťové dopravce nabízející úplné palubní služby a je málo pravděpodobné, aby na entitu vytvořenou spojením vykonávali významný tlak (bod 817 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu je rovněž třeba uvést, že tyto důvody nejsou žalobkyní zpochybněny a že jsou jako takové dostatečné k podepření závěrů, ke kterým Komise na jejich základě dospěla.

– K lince Dublin-Edinburgh

- ³⁵³ Pokud jde o linku Dublin-Edinburgh (body 820 až 828 odůvodnění napadeného rozhodnutí), bylo by výsledkem transakce vytvoření monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která na této lince existuje. Komise rovněž uvedla neúspěšný pokus společnosti Go Fly o vstup na tento trh v letech 2001–2002 a od té doby neexistenci jakéhokoli jiného pokusu tohoto typu (bod 824 odůvodnění napadeného rozhodnutí).
- ³⁵⁴ Stejně tak Komise uvedla důvody, pro které by dopravci mající základny na letišti v Edinburghu (BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair a Globespan) nebyli schopni vykonávat dostatečný konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením, která by po uskutečnění transakce vystoupila na linku Dublin-Edinburgh (bod 825 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně přebírá, ale nezpochybňuje důvody uplatněné Komisí, které se týkají existence překážek vstupu na letiště v Dublinu nebo záměrů vyjádřených uvedenými dopravci, kteří mají jiné priority než irský trh. V tomto ohledu je třeba mít za to, že tyto důvody jsou jako takové dostatečné pro podpoření závěrů, ke kterým Komise na základě nich dospěla v napadeném rozhodnutí.
- ³⁵⁵ Pokud jde o konkrétní situaci společnosti CityJet, která má letadla na základně v Dublinu a letadla odstavená na noc v Edinburghu a která se může pokoušet provozovat linku Dublin-Edinburgh, na které je významná klientela cestující ze služebních důvodů, Komise převzala tytéž úvahy, které rozvinula, pokud jde o linku Dublin-Birmingham (bod 826 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu je třeba připomenout, že tyto úvahy nejsou žalobkyní zpochybněny a že je třeba mít za to, že jsou dostatečné k podpoření závěrů, ke kterým Komise na jejich základě dospěla v napadeném rozhodnutí.

– K linkám Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester a Dublin-Newcastle

³⁵⁶ Linky Dublin-Glasgow a Dublin-Manchester se vyznačují téměř monopolním postavením entity vytvořené spojením, zatímco na lince Dublin-Newcastle by vznikl monopol seskupení Ryanair – Aer Lingus. Pokud jde o linku Dublin-Glasgow (bod 829 až 837 odůvodnění napadeného rozhodnutí), drží seskupení Ryanair – Aer Lingus 96 až 99% podíl na trhu a má jediného soutěžitele Loganair, která drží 1 až 4% podíl na trhu a nabízí nepřímé lety přes Londonderry (přičemž Go Fly na tuto linku vstoupila v roce 2001, a poté se z této linky po 6 měsících provozu v roce 2002 stáhla). Pokud jde o linku Dublin-Manchester (body 838 až 846 napadeného rozhodnutí), seskupení Ryanair – Aer Lingus drží 98 až 99,6% podíl na trhu a má jediného soutěžitele Luxair, která drží 0,4 až 2% podíl na trhu a nabízí lety Lucemburk-Dublin přes Manchester. Pokud jde o linku Dublin-Newcastle (body 847 až 854 odůvodnění napadeného rozhodnutí), drží seskupení Ryanair – Aer Lingus 96 až 99% podíl na trhu a má jediného konkurenta Loganair, která drží 1 až 4% podíl na trhu a nabízí nepřímé lety přes Londonderry (Brymon Airways, nyní BA City Express, poté BA Connect, vstoupila v roce 2001 na tuto linku, a poté se z ní v roce 2003 stáhla a Gill Airways tam vstoupila v lednu 2001, a poté v září téhož roku ukončila svou činnost).

³⁵⁷ Komise v napadeném rozhodnutí rovněž vyvrátila v tomto ohledu argumenty uplatněné společností Ryanair ve správním řízení, pokud jde o možné uchazeče o vstup, kteří mají základnu na letišti příletu nebo CityJet (viz *mutatis mutandis* body 352 a 355 výše). V tomto ohledu je třeba připomenout, že úvahy Komise nejsou žalobkyní zpochybněny a je třeba mít za to, že jsou dostatečné k podepření závěrů, ke kterým dospěla Komise v napadeném rozhodnutí.

c) K linkám Shannon-Londýn a Cork-Londýn

Argumenty účastníků řízení

358 Žalobkyně tvrdí, že Komise změnila rozsah zeměpisného trhu podle svých potřeb. Komise ve svém hodnocení existující hospodářské soutěže do relevantního trhu zahrnula všechna letiště v Londýně. Naproti tomu v rámci hodnocení možných vstupů Komise předpokládala, že letiště Luton a Londýn-City nemohou nahradit letiště Heathrow, Gatwick nebo Stansted (body 860 a 870 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Navíc Komise nesprávně hodnotila stupeň pravděpodobnosti vstupu v tom, že se opírala o málo významný počet příletů a odletů uskutečněných v současnosti leteckými společnostmi Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev a Air Southwest (bod 873 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

359 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

360 Pokud jde o linku Shannon-Londýn (body 855 až 864 napadeného rozhodnutí), drží seskupení Ryanair – Aer Lingus 100% podíl na trhu (easyJet se z tohoto trhu v říjnu 2002 stáhla v návaznosti na vstup společnosti Ryanair v reakci na vstup společnosti easyJet na linky Cork-Londýn a Knock-Londýn).

361 Pokud jde o linku Cork-Londýn (body 865 až 876 odůvodnění napadeného rozhodnutí), drží seskupení Ryanair – Aer Lingus 100% podílů na trhu (easyJet se z tohoto trhu stáhla v října 2006, společnost bmibaby se z této linky, kterou provozovala od března 2004, stáhla v lednu 2005 a City Flyer Express tuto linku nabízela pouze do října 2001).

362 Komise v napadeném rozhodnutí vyvrátila v tomto ohledu rovněž argument uplatněný společností Ryanair ve správním řízení, pokud jde o možné uchazeče o vstup, kteří mají základnu na letišti příletu. Tyto úvahy, které vychází ze silné přítomnosti stran spojení v Irsku a ze zvláštností některých londýnských letišť, nemohou být argumenty žalobkyně zpochybněny. Na rozdíl od toho, co tvrdí tato posledně uvedená, nahraditelnost londýnských letišť ze strany poptávky neznamená, že jejich zvláštnosti nemohou být zohledněny na straně nabídky, pokud jde o posouzení schopnosti dopravce usadit se v místě příletu. Tyto úvahy uvedené Komisí v napadeném rozhodnutí tudíž nejsou v tomto ohledu rozporuplné.

363 Komise měla rovněž oprávněně za to, že dopravci, kteří mohou na tyto linky vstoupit tak, že budou provozovat „linku W“ bez základny v jednom nebo na druhém místě příletu (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev a Air Southwest), nebyli schopni účinně soutěžit s entitou vytvořenou spojením.

364 V důsledku toho závěry, podle kterých by zamýšlené spojení značně narušilo účinnou hospodářskou soutěž z důvodu vytvoření dominantního postavení na linkách Shannon-Londýn a Cork-Londýn, nejsou argumenty žalobkyně zpochybněny.

d) K linkám Dublin-Frankfurt, Dublin-Paříž, Dublin-Madrid, Dublin-Brusel, Dublin-Berlín a Dublin-Hamburk (Lübeck)

Argumenty účastníků řízení

³⁶⁵ Žalobkyně Komisi vytýká, že ze své analýzy vyloučila následující společnosti: Lufthansa, pokud jde o linky Dublin-Berlín, Dublin-Frankfurt a Dublin-Hamburk (Lübeck), z důvodu, že cestující z místa na místo na těchto linkách představují pouze malou část činnosti této společnosti (body 913, 951 a 962 odůvodnění napadeného rozhodnutí); CityJet, pokud jde o linku Dublin-Paříž, z důvodu, že se tato společnost soustřeďuje na zákazníky, kteří cestují ze služebních důvodů, přinášející vyšší zisk (bod 1017 odůvodnění napadeného rozhodnutí); Ibéria, pokud jde o linku Dublin-Madrid, z důvodu, že její hospodářský model spočívá v síťových aktivitách s úplnými službami (body 984 odůvodnění napadeného rozhodnutí); Brussels Airlines, KLM, jakož i VLM, Transavia a Airlinair pokud jde o linku Dublin-Brusel (bod 936 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

³⁶⁶ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

³⁶⁷ I když jsou úvahy Komise pro účely přezkumu každého spojení dost podobné, má každá z nich určitou zvláštnost, která musí být připomenuta, zejména pokud jde o soutěžitele nebo letecké společnosti, které mohou vstoupit na tyto trhy, aby soutěžily s entitou vytvořenou spojením.

– K linkám Dublin-Berlín a Dublin-Hamburk (Lübeck)

³⁶⁸ Pokud jde o linku Dublin-Berlín (body 908 až 915 odůvodnění napadeného rozhodnutí), uskutečnění transakce by vedlo k vytvoření monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která na této lince existuje. Komise rovněž uvedla přítomnost společnosti Lufthansa na tomto trhu, která se z něj stáhla v říjnu 2000. Připomenula, že existují překážky vstupu související s přeplněností letiště v Dublinu, i když tyto překážky mohly být v tomto případě méně významné z důvodu omezeného počtu frekvencí a menší části cestujících citlivých na faktor času, než jinde.

³⁶⁹ Pokud jde o linku Dublin-Hamburk (Lübeck) (body 956 až 964 odůvodnění napadeného rozhodnutí), bylo by výsledkem uskutečnění spojení vytvoření monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která existuje na této lince. Komise rovněž uvedla přítomnost Lufthansa na tomto trhu, která se z něj stáhla v říjnu 2000 a přítomnost Hapag-Lloyd Executive, která na něj vstoupila v dubnu 2004 a stáhla se v lednu 2006. Připomenula, že existují překážky vstupu související s přeplněností letiště v Dublinu, i když tyto překážky mohly být v tomto případě méně významné

z důvodu omezeného počtu frekvencí a menší části cestujících citlivých na faktor času než jinde.

- 370 Stejně tak Komise uvedla důvody, pro které by dopravci, kteří mají základnu v Berlíně (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) nebo v Hamburku-Lübecku (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings) nebyli schopni vykonávat dostatečný konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením tak, že by vstoupili na linky Dublin-Berlín nebo Dublin-Hamburk (Lübeck) v návaznosti na transakci (body 913 a 962 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně v tomto ohledu pouze uvádí, že pokud jde o společnost Lufthansa, není Komise „věrohodná“, když tvrdí, že tato společnost není schopna účinným způsobem reagovat na zvyšování cen entitou vytvořenou spojením (viz bod 365 výše). Je však nutno konstatovat, že Komise v tomto ohledu uvedla několik naprosto věrohodných důvodů. Na jedné straně totiž konstatovala, že je Lufthansa tradičním síťovým dopravcem provozujícím hvězdicový systém lišící se od modelu z místa na místo a modelu minimálních služeb společností Ryanair a Aer Lingus, a na straně druhé uvedla, že poté co se společnost Lufthansa stáhla z trhu v roce 2000 (ačkoli v té době ještě neexistoval jiný soutěžitel), již nebylo pravděpodobné, že by na tyto trhy hodlala znovu vstoupit a soutěžit s novou silnou entitou, jejíž struktura nákladů není stejná.

– K lince Dublin-Brusel

- 371 Pokud jde o linku Dublin-Brusel (body 931 až 938 odůvodnění napadeného rozhodnutí), bylo by účinkem uskutečnění transakce vytvoření monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která na této lince existuje. Komise rovněž zmínila přítomnost společnosti Sabena (nyní Brussels Airlines) na tomto trhu, která se z něj

stáhla v listopadu 2001. Připomenula, že existují překážky vstupu související s přeplněností letiště v Dublinu a s velkou vytížeností této linky.

- 372 Stejně tak Komise uvedla důvody, pro které by dopravci, kteří mají základnu v Bruselu (Brussels Airlines, KLM a VLM) nebo v Eindhovenu v Nizozemsku (Transavia a Airlinair), které není považováno za letiště, které může nahradit letiště v Bruselu, nebyli schopni vykonávat dostatečný konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením tak, že by vstoupili na linku Dublin-Brusel (bod 936 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně v tomto ohledu pouze uvádí, že Komise není „věrohodná“, když tvrdí, že tyto společnosti nejsou schopny účinným způsobem reagovat na zvyšování cen entitou vytvořenou spojením (viz bod 365 výše). Je nutno konstatovat, že Komise v tomto ohledu uvedla několik naprosto věrohodných důvodů. Konstatovala totiž, že Brussels Airlines a KLM byly hlavně síťovými dopravci nabízejícími úplné služby a jejichž hospodářský model se liší od hospodářského modelu společností Ryanair a Aer Lingus, že si VLM získávala věrnost hlavně u zákazníků, kteří cestují ze služebních důvodů tím, že užívala menší letadla umožňující přistát na letišti Londýn-City a že společnosti Transavia a Airlinair provozují v Eindhovenu, a nikoli v Bruselu.

– K lince Dublin-Frankfurt

- 373 Pokud jde o linku Dublin-Frankfurt (body 948 až 955 odůvodnění napadeného rozhodnutí), držely strany spojení v létě 2006 společně 59 až 87% podíl na trhu, ať již byly tranzitní cestující zohledněni, či nikoli. Podíl soutěžitele Lufthansa na trhu se zohledněním tranzitních cestujících kolísal od 13 do 41%.

374 V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla důvody, pro které by Lufthansa nebyla schopna na tomto trhu účinně soutěžit s entitou vytvořenou spojením. Komise v napadeném rozhodnutí totiž uvedla, že se hospodářský model společnosti Lufthansa jasně liší od hospodářského modelu společností Aer Lingus a Ryanair. Navíc konstatovala, že Lufthansa poskytuje služby ve vysoké frekvenci a že jsou její letové řády přizpůsobeny vlnám odletu a příletu na letiště ve Frankfurtu. Komise rovněž konstatovala, že z výsledků šetření provedeného mezi zákazníky vyplynulo, že více zákazníků společností Aer Lingus nebo Ryanair považovalo spíše tu druhou irskou společnost za náhradu pro let Dublin-Frankfurt než společnost Lufthansa. Žalobkyně tedy nemůže uvádět, že Komise čistě a jednoduše vyloučila Lufthansa ze své analýzy z důvodu, že její cestující z místa na místo na této lince představují pouze malou část činnosti této společnosti (viz bod 365 výše).

– K linkám Dublin-Madrid a Dublin-Paříž

375 Pokud jde o linku Dublin-Madrid (body 981 až 989 odůvodnění napadeného rozhodnutí), držely strany spojení v létě 2007 společně 66 až 75% podíl na trhu, ať již byly tranzitní cestující zohledněni, či nikoli. Podíl soutěžitele Iberia na trhu se zohledněním tranzitních cestujících kolísal mezi 25 a 34%. Komise rovněž uvedla přítomnost společnosti Spanair na trhu, která se stáhla v říjnu 2006. Krom toho připomenula, že existují překážky vstupu související s přetížeností letiště v Dublinu, i když tyto překážky mohly být v tomto případě méně významné vzhledem k tomu, že nejde o linku s vysokou frekvencí.

376 Pokud jde o linku Dublin-Paříž (body 1014 až 1021 odůvodnění napadeného rozhodnutí), držely strany spojení v létě 2006 společně 61 až 80% podíl na trhu, ať již byly tranzitní cestující zohledněni, či nikoli. Podíl soutěžitele CityJet na trhu se

zohledněním tranzitních cestujících tak kolísal mezi 20 a 39 %. Žádný jiný dopravce v posledních letech na tento trh nevstoupil.

³⁷⁷ V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla důvody, pro které Iberia, pokud jde o linku Dublin-Madrid (bod 984 odůvodnění napadeného rozhodnutí), a CityJet, pokud jde o linku Dublin-Paříž (bod 1017 odůvodnění napadeného rozhodnutí), nebyly schopny na tomto trhu účinně soutěžit s entitou vytvořenou spojením. Komise totiž zdůraznila, že Iberia nemůže být považována za blízkého soutěžitele stran spojení z důvodu svého hospodářského modelu založeného na síťových činnostech a úplných palubních službách, který se zaměřuje na významný počet tranzitních cestujících na této lince. Krom toho Komise zdůraznila, že hlavním cílem společnosti CityJet je zásobovat lety na střední a krátké vzdálenosti společnosti Air France z letiště Roissy-Charles-de-Gaulle. Tyto úvahy nejsou jako takové žalobkyní, která bez dalšího upřesnění napadá pouze věrohodnost, zpochybněny. Žalobkyně tedy nemůže tvrdit, že Komise čistě a jednoduše tyto dvě společnosti vyloučila ze své analýzy (bod 365 výše).

e) K linkám Dublin-Milán a Dublin-Řím

Argumenty účastníků řízení

³⁷⁸ Žalobkyně tvrdí, že Komise neprávem vyloučila Alitalia jakožto možného soutěžitele entity vytvořené spojením z důvodu jejího nedávného stáhnutí se z linek Dublin-Řím

a Dublin-Milán, jakož i jejích finančních obtíží (body 1011 a 1041 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Stejně tak Komise neoprávněně vyloučila existenci soutěžní hrozby ze strany tohoto síťového dopravce nabízejícího úplné služby. Komise totiž neuvedla žádnou skutečnost, která by prokazovala, že by Alitalia nemohla znovu nabízet lety do Dublinu za předpokladu, že by entita vytvořená spojením zvýšila ceny, vzhledem k tomu, že má Alitalia mnohá letadla na základně v Římě a v Miláně.

- 379 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

Závěry Tribunálu

- 380 Pokud jde o linku Dublin-Milán (body 1006 až 1013 odůvodnění napadeného rozhodnutí), byl by výsledkem uskutečnění spojení vznik monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která existuje na této lince (pro léto 2007 se předpokládal společný podíl na trhu ve výši 100 %). Komise rovněž uvedla přítomnost společnosti Alitalia na tomto trhu, která se z něj stáhla v říjnu 2006, a to několik měsíců po vstupu společnosti Ryanair na tuto linku. Připomenula, že existují překážky vstupu související s přeplněností letiště v Dublinu v dobách denní špičky.

- 381 Pokud jde o linku Dublin-Řím (body 1036 až 1043 odůvodnění napadeného rozhodnutí), byl by výsledkem uskutečnění spojení vznik monopolu, který by vyloučil veškerou hospodářskou soutěž, která existuje na této lince (pro léto 2007 se předpokládal společný podíl na trhu ve výši 100 %). Komise rovněž uvedla přítomnost společnosti Alitalia na tomto trhu, která se z něj stáhla v říjnu 2005 a poté na něj krátce znovu

vstoupila v létě 2006. Připomenula, že existují překážky vstupu související s přeplněností letiště v Dublinu v dobách denní špičky a s rozvojem této linky.

382 Komise stejně tak uvedla důvody, pro které by dopravci, kteří mají základnu v Miláně nebo v Římě (Alitalia, Air One, easyJet a MyAir) nebyli schopni vyvíjet dostatečné konkurenční tlaky na entitu vytvořenou spojením tím, že by vstoupili na linky Dublin-Milán a Dublin-Řím (bod 1011 a 1041 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně se v tomto ohledu omezuje na uvedení toho, že Komise měla neoprávněně za to, že by Alitalia nebyla schopna soutěžit s entitou vytvořenou spojením z důvodu finančních obtíží a jejího hospodářského modelu společnosti nabízející úplné palubní služby. Je třeba nicméně konstatovat, že tyto důvody umožňují odůvodnit závěr, ke kterému na základě nich dospěla Komise v napadeném rozhodnutí.

383 Z výše uvedeného vyplývá, že argumenty uplatněné žalobkyní, pokud jde o několik linek analyzovaných v napadeném rozhodnutí, neumožňují zpochybnit závěr Komise, podle kterého by uskutečnění spojení na těchto linkách značně narušilo účinnou hospodářskou soutěž z důvodu vytvoření dominantního postavení.

384 Krom toho je třeba uvést, dominantní postavení, která by zamýšleným spojením vznikla na těchto linkách jsou buď monopolní, nebo téměř monopolní, nebo velmi významná a jako taková dostatečná k tomu, aby v této fázi analýzy potvrdila závěr, ke kterému dospěla Komise, podle kterého musí být uskutečnění spojení prohlášeno za neslučitelné se společným trhem.

385 Je tedy třeba mít za to, že s výhradou výsledku analýzy nárůstu efektivnosti a závazků provedené v rámci přezkumu čtvrtého a pátého žalobního důvodu, Komise oprávněně prohlásila spojení za neslučitelné se společným trhem.

D – Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení údajného nárůstu efektivnosti

386 Úvodem je třeba uvést, že na základě bodu 29 odůvodnění nařízení o spojování podniků:

„Za účelem stanovení dopadu spojení na hospodářskou soutěž na společném trhu, je vhodné zohlednit všechny odůvodněné a pravděpodobný nárůst efektivnosti prokázaný příslušným podnikem. Je možné, že nárůst efektivnosti vyplývající ze spojení vyváží dopady na hospodářskou soutěž, a zejména možnou újmu způsobenou spotřebitelům, která by jinak mohla spojením nastat, a že v důsledku toho spojení nebude zásadně narušovat účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, zejména v důsledku vzniku nebo posílení dominantního postavení. Komise bude publikovat pokyny k podmínkám, za jakých může být nárůst efektivnosti zohledněn při hodnocení spojení.“

387 Pokyny Komise zmíněné v bodě 29 odůvodnění nařízení o spojování podniků jsou předloženy v bodech 76 až 88 pokynů. Bod 78 pokynů tak uvádí, že aby mohla Komise při svém posouzení spojení vzít v úvahu tvrzení o efektivnosti a byla schopna dojít k závěru, že díky zvýšení efektivnosti neexistují důvody k prohlášení spojení za neslučitelné se společným trhem, musí být nárůst efektivnosti přínosný pro spotřebitele,

musí být specifický pro spojení a ověřitelný. Tyto podmínky jsou kumulativní a jsou přezkoumány v pořadí přijatém Komisí v napadeném rozhodnutí.

388 Analýza provedená Komisí v napadeném rozhodnutí, která je relevantní v rámci přezkumu tohoto žalobního důvodu je vyjádřena následujícími etapami. Zaprvé Komise uvedla argumentaci předloženou Rynair ve správním řízení, podle které spojení nepředstavuje žádné nebezpečí pro hospodářskou soutěž z důvodu nárůstu efektivnosti souvisejícího s tím, že bude na Aer Lingus uplatněn nízkonákladový hospodářský model Ryanair. Tento nárůst efektivnosti povede k úsporám z rozsahu dosaženým na úrovni mzdových nákladů, výdajů souvisejících s vlastnictvím letadel, výdajů na údržbu, letištních poplatků, nákladů na pozemní operace a nákladů na distribuci. Podle Ryanair tohoto nárůstu efektivnosti nelze dosáhnout ani na základě jakékoli jiné transakce, ani individuálně každou z těchto dvou společností při neexistenci takového spojení. Tento nárůst efektivnosti bude přenesen na spotřebitele v podobě snižování cen letenek, zvyšování frekvencí letů a počtu linek, jakož i v podobě zlepšování produktů a služeb, aniž bude ovlivněna kvalita služeb Aer Lingus (bod 7.10.2 napadeného rozhodnutí). Analýza Aer Lingus je v napadeném rozhodnutí rovněž uvedena (bod 7.10.3 napadeného rozhodnutí).

389 Zadruhé Komise zdůraznila, že ze zásad uvedených v bodě 29 odůvodnění nařízení o spojování podniků a z pokynů vyplývá, že k tomu, aby nárůst efektivnosti vyplývající ze spojení mohl vyvážit nepříznivé dopady spojení na spotřebitele, musí být ověřitelný (a to odůvodněný, vyčíslený a popřípadě doložený interními studiemi a dokumenty), musí být pravděpodobné, že přinese prospěch spotřebitelům, a nelze ho v podobné míře dosáhnout pomocí prostředků méně poškozujících hospodářskou soutěž než zamýšlené spojení (specifičnost spojení). Tyto tři podmínky (ověřitelnost, přínos pro spotřebitele a specifičnost spojení) jsou kumulativní (body 7.10.1 a 1.10.4 napadeného rozhodnutí).

390 Zatřetí měla Komise za to, že tvrzení Ryanair ohledně nárůstu efektivnosti nebyla ověřitelná, jelikož spočívají v podstatě v obecném tvrzení, že Ryanair může přenést na Aer Lingus svůj hospodářský model a zejména související výše nákladů, aniž je dostatečně přihlédnuto k vyrovnání zhoršení vlastností produktu a poklesu příjmů. Mnohá tvrzení Ryanair týkající se nárůstu efektivnosti spočívají rovněž na domněnkách, jež nemohou být nezávisle ověřeny (bod 7.10.4.2 napadeného rozhodnutí). Napadené rozhodnutí obsahuje rovněž hodnocení specifčnosti spojení (bod 7.10.4.3 napadeného rozhodnutí) a přínosů pro zákazníky (bod 7.10.4.4 napadeného rozhodnutí).

391 Komise v bodě 1151 odůvodnění napadeného rozhodnutí dospěla k závěru, že tvrzení Ryanair ohledně nárůstu efektivnosti nebyla dostatečně ověřitelná a nebyla specifická pro spojení. Podle Komise za předpokladu, že by tyto dvě podmínky byly splněny, byl by tento nárůst efektivnosti ovlivněn fixními náklady Aer Lingus (provoz letadel), což vede k domněnce, že by ho zákazníci nevyužili. Nakonec Komise odkázala na bod 84 pokynů, podle kterého „[j]e vysoce nepravděpodobné, že spojení vedoucí k postavení na trhu blížícímu se monopolu nebo vedoucí k podobné úrovni tržní síly lze prohlásit za slučitelné se společným trhem na základě toho, že zvýšení efektivnosti pravděpodobně postačí k vyrovnání jeho možných škodlivých účinků na hospodářskou soutěž“.

392 Žalobkyně tento aspekt v napadeném rozhodnutí v podstatě zpochybňuje a uvádí, že navzdory těmto případným škodlivým účinkům na hospodářskou soutěž spojení povede k nárůstu efektivnosti. Tento nárůst efektivnosti bude ověřitelný, specifický pro spojení a bude mít přínos pro spotřebitele. Kritéria stanovená v bodě 76 a následujících pokynů by tudíž byla splněna a Komise měla spojení prohlásit za slučitelné se společným trhem. Obecně žalobkyně Komisi vytýká, že vyloučila konkrétní skutečnosti, které jí předložila, a že vycházela ze „spekulací“ předložených Aer Lingus. Ryanair přitom není jediným příkladem, pokud jde o nárůst efektivnosti, ale Aer Lingus

nemohla být informována o úsporách nákladů dosažených Ryanair a v zájmu Aer Lingus bylo podcenit nárůst efektivnosti vyplývající ze spojení, aby se bránila nabídce Ryanair a nepřipustila svou neefektivnost. Žalobkyně Komisi rovněž vytýká, že použila „neopodstatněné a chybné kritérium“, pokud jde o rozsah nárůstu efektivnosti, který měla prokázat na základě bodu 84 pokynů, který stanoví záporný předpoklad vůči účinkům nárůstu efektivnosti v postavení blízkému monopolu. Ryanair v projednávané věci uvádí, že by spojení zamýšlené v projednávané věci nevedlo ke vzniku monopolu.

³⁹³ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group uvádí, že v rozsahu, v němž by spojení vedlo k postavení blízkému monopolu, je vysoce nepravděpodobné, aby mohlo být prohlášeno za slučitelné se společným trhem z důvodu, že by vzniklý obecný nárůst efektivnosti vyvážil účinky narušující hospodářskou soutěž. V každém případě nejsou splněna všechna tři kritéria, která mají být přezkoumána: nárůst efektivnosti tvrzený společností Ryanair není ani ověřitelný, ani specifický pro spojení a nepřináší přínos pro spotřebitele.

1. K ověřitelnosti údajného nárůstu efektivnosti

a) Argumenty účastníků řízení

³⁹⁴ Zprvée žalobkyně zpochybňuje vyjádření Komise, podle kterého její tvrzení týkající se nárůstu efektivnosti vycházejí z příliš hypotetických skutečností (bod 1133

odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komisi byly předloženy „velmi podrobné výpočty“ na základě zkušenosti získané během patnácti let obchodní činnosti v Evropě a užívání 130 letadel na 500 linkách. Ryanair je nejpovolanější k poskytnutí „přesných, věrohodných a ověřitelných výpočtů“ na rozdíl od Komise, která nemá v dané oblasti zkušenosti, a Aer Lingus, která není modelem efektivnosti. Za předpokladu, že tyto výpočty zahrnují toleranci, nelze výsledek, tedy nárůst efektivnosti dosahující částky 221,7 milionů eur, čistě a jednoduše vyloučit. Žalobkyně zpochybňuje rovněž požadavek uvedený v bodě 1133 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého měla poskytnout dokumenty z doby před spojením objektivně a nezávisle hodnotící rozsah nárůstu efektivnosti. Nárůst efektivnosti totiž existuje nezávisle na jeho písemném soupisu před nebo po oznámení spojení. Takový požadavek nelze splnit, jelikož aktéři veřejné nabídky mohou mít často přístup k účetnictví cílové společnosti až po jejím oznámení.

³⁹⁵ Zadruhé žalobkyně uvádí, že za účelem tvrzení, že nárůst efektivnosti není ověřitelný, Komise tvrdí, že je třeba, aby byla schopna „zcela“ přenést svůj hospodářský model na Aer Lingus, aniž zmizí určité charakteristické rysy produktu. Komise tím připouští existenci rozdílu mezi hospodářským modelem Ryanair a Aer Lingus. Toto tvrzení nicméně vyplývá z nedorozumění vzhledem k tomu, že Ryanair neměla v úmyslu „zcela“ přenést svůj hospodářský model na Aer Lingus, ale pouze zachovat rozdílné služby a současně konsolidovat postavení Aer Lingus, pokud jde o nárůst efektivnosti a snížení nákladů.

³⁹⁶ Zatřetí žalobkyně tvrdí, že odkaz učiněný v bodě 1134 odůvodnění napadeného rozhodnutí na její nabytí společností Buzz nepodporuje tezi Komise. Letadlový park Aer Lingus je totiž daleko významnější než letadlový park Buzz a úspory dosažené v oblasti paliva, údržby a náhrad jsou tedy vyšší, a nikoli omezenější než úspory, které

umožnilo uvedené nabytí. Navíc, stejně jak to Ryanair učinila s Buzz, mohla nahradit dotčená letadla a vyjednat lepší podmínky pronájmu, než jsou podmínky, na které v současné době přistoupila Aer Lingus.

397 Začtvrté žalobkyně připomíná, že se v rámci veřejné nabídky na převzetí neodvolatelně zavázala ke snížení cen Aer Lingus, odstranění palivového příplatku přesné částky, zachování frekvencí a zlepšení služeb. Pouze nárůst efektivnosti jí umožní splnit tyto závazky, přičemž bude zajištěna její ziskovost. Komise tedy nemohla v bodě 1135 odůvodnění napadeného rozhodnutí tvrdit, že neměla k dispozici žádný ověřitelný údaj k prokázání, že nárůstu efektivnosti lze dosáhnout, pokud jde o tři hlavní body pro spotřebitele, tedy cenu letenek, frekvenci letů a kvalitu služeb na každé lince.

398 Zapáté žalobkyně trvá na schopnosti entity vytvořené spojením dosáhnout úspor v oblasti reklamy z důvodu větší kupní síly na celé síti, která bude pokryta v návaznosti na transakci.

399 Zašesté žalobkyně Komisi vytýká, že nepřikládala význam možnosti Ryanair využít svých možností koupě nebo pronájmu letadel Boeing 737 pro účely nahrazení letadel s velkými náklady nejímanými společností Aer Lingus. Komise v tom spatřovala pouhé přenesení nájmu (bod 1137 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Při neuskutečnění spojení by provoz Ryanair nevyžadoval, aby využila všech těchto možností. Pokud by tedy využila těchto možností ve prospěch Aer Lingus, nenesla by Ryanair „náklady ušlé příležitosti“ Komise neprokázala, že by podmínky smluv uzavřených s Boeing umožňovaly společnosti Ryanair využívat „nežádoucích možností“

a prodávat letadla na volném trhu ani že by se Ryanair skutečně rozhodla těchto možností využít k tomu, aby s Boeing tímto způsobem soutěžila na trhu nových letadel. Takové jednání není „ani realistické, ani z obchodního hlediska rozumné“. Komise měla rovněž neoprávněně v bodě 1138 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že pokud jde o výdaje související s vlastnictvím letadel, výpočty provedené společností Ryanair byly „zvláště optimistické“, přičemž tím opovrhovala zkušenostmi Ryanair v této oblasti.

400 Zasedmé žalobkyně zdůrazňuje, že Komise v bodě 1139 měla neoprávněně za to, že některé úspory předpokládané v oblasti letištních poplatků předpokládaly přenesení letů Aer Lingus z hlavních letišť s vysokými náklady na sekundární letiště s omezenými náklady. Ryanair totiž prokázala, že možné úspory v oblasti letištních poplatků nevycházely ze snížení nákladů na letišti v Dublinu nebo ze změny letišť příletu společnosti Aer Lingus. Logika spojení spočívala v provozování letadel Aer Lingus na hlavních letištích. Krom toho na rozdíl od tvrzení Aer Lingus předložených v bodě 1118 odůvodnění napadeného rozhodnutí, doba mezi přistáním a odletem na letišti v Dublinu, které je hlavním letištěm, činí u společnosti Ryanair 25 minut, zatímco u společnosti Aer Lingus 40 až 55 minut. Stejná doba platí i na letištích s příliš vysokými poplatky, jako jsou letiště v Birminghamu nebo v Manchesteru (viz zprávu York Aviation ze dne 19. ledna 2007 o nárůstu efektivnosti souvisejícím s rotacemi).

401 Zaosmé žalobkyně uvádí, že Komise provedla právně nesprávný výklad irského práva společností vzhledem k tomu, že podle této právní úpravy by Ryanair kontrolovala Aer Lingus, jakmile by získala 50 % jejích akcií. „Nepřátelská povaha“ kontroly uvedené v bodě 1140 odůvodnění napadeného rozhodnutí je tedy irelevantní a Komise nesprávně předpokládala, že integrace obou společností by byla ztížena, kdyby Ryanair kontrolovala méně než 100 % akcií Aer Lingus.

- 402 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- 403 Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že tvrzení společnosti Ryanair ohledně nárůstu efektivnosti nejsou ověřitelná, jelikož v podstatě spočívají v obecném tvrzení, že Ryanair může převést svůj hospodářský model, a zejména související úrovně nákladů, na Aer Lingus, aniž se dostatečně přihlédne k vyrovnání ztrát pokud jde o vlastnosti produktů a příjmy. Komise měla rovněž za to, že řada tvrzení společnosti Ryanair ohledně nárůstu efektivnosti je založena na velmi optimistických předpokladech, které nelze nezávisle ověřit (bod 7.10.4.2 napadeného rozhodnutí).

- 404 Podmínka týkající se ověřitelnosti nárůstu efektivnosti stanovená v pokynech tedy není splněna, což žalobkyně zpochybňuje, přičemž v tomto ohledu uplatňuje osm výtek.

- 405 Pokud jde zaprvé o posouzení učiněné Komisí v napadeném rozhodnutí týkající se údajů poskytnutých společností Ryanair (bod 1133 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 395 výše), je třeba nejprve připomenout, že Komise měla za to, že „řada tvrzení společnosti Ryanair ohledně nárůstu efektivnosti je založena na velmi optimistických předpokladech, které nelze nezávisle ověřit“. Komise v napadeném

rozhodnutí rovněž zdůraznila, „[ž]e se nezdá, že by existoval jakýkoli dokument předcházející spojení, který by objektivně a nezávisle hodnotil rozsah nárůstu efektivnosti vycházejícího z nabytí společnosti Aer Lingus“. Komise v této souvislosti uvedla, že „předložení takových dokumentů považuje za podstatné k prokázání toho, že hospodářský model společnosti Ryanair je jednak rozdílný, jedinečný a lepší než hospodářský model společnosti Aer Lingus, a jednak jeho struktura nákladů může být po provedené spojení úspěšně přenesena na Aer Lingus“. Takové údaje mohou být chápány v tom smyslu, že může být vyžadováno, aby oznamující strana předložila údaje odpovídající výše uvedenému vymezení dokumentů, jejichž předložení je Komisí považováno za „podstatné“.

⁴⁰⁶ Z bodu 86 pokynů nicméně vyplývá, že nárůst efektivnosti musí být „ověřitelný“ tak, aby si Komise mohla být přiměřeně jista, že k nárůstu efektivnosti „pravděpodobně dojde“ a že bude dostatečně vysoký na to, aby vyvážil případnou újmu spotřebitelům způsobenou spojením. Tentýž bod pokynů uvádí, že „čím přesnější a přesvědčivější“ jsou tvrzení o nárůstu efektivnosti, tím lépe jej může Komise posoudit. V tomto ohledu tento bod upřesňuje, že kde je to možné, měl by se nárůst efektivnosti a výsledný přínos pro spotřebitele „kvantifikovat“, a že nejsou-li k dispozici údaje, které by umožnily přesnou kvantitativní analýzu, musí být možné předvídat „jasně zjištělný, a nikoli nepodstatný pozitivní dopad na spotřebitele“. Podmínka týkající se ověřitelnosti nárůstu efektivnosti tedy nevyžaduje, aby oznamující strana předložila údaje, které mohou být nezávisle ověřeny třetí osobou nebo dokumenty předcházející spojení umožňující objektivní a nezávislé hodnocení rozsahu nárůstu efektivnosti vyplývajícího z nabytí.

407 Tento výklad je v souladu s výkladem bodu 87 pokynů, ze kterého vyplývá, že většinu informací umožňujících Komisi vyhodnotit nárůst efektivnosti, vlastní výhradně strany spojení, a že je proto povinností oznamujících stran, aby v náležitě době poskytl všechny důležité informace.

408 Stejně tak demonstrativní výčet důkazů významných pro posouzení tvrzení o nárůstu efektivnosti uvedený v bodě 88 pokynů obsahuje důkazy různé povahy, aniž by byl kladen důraz na nutnost, aby mohly být předmětem nezávislého posouzení nebo aby předcházely datu spojení. Tento výčet zahrnuje zejména interní dokumenty použité vedením podniků při rozhodování o spojení, výkazy předložené vedením vlastníkům a finančním trhům o očekávaném nárůstu efektivnosti, historické příklady nárůstu efektivnosti a přínosu pro spotřebitele a studie externích odborníků o typu a velikosti nárůstu efektivnosti a o pravděpodobné míře přínosu pro spotřebitele vypracované před spojením.

409 Možnost nezávislého ověření velmi optimistických předpokladů, na nichž jsou založena tvrzení společnosti Ryanair týkající se nárůstu efektivnosti tedy nebyla vyžadována pokyny, které vymezují směřování kroků Komise v tomto ohledu. V každém případě tedy Komise v projednávané věci nemohla odmítnout údaje předložené společností Ryanair z pouhého důvodu, že spočívaly na předpokladech, které nemohly být nezávisle ověřeny. Stejně tak Komise nemohla, pro účely zpochybnění relevantnosti informací vyplývajících z jiného druhu dokumentů, které mohou být předloženy, vyžadovat zvláštní druh dokumentů, jako jsou dokumenty vypracované před spojením, které objektivně a nezávisle hodnotí rozsah nárůstu efektivnosti vyplývajících z nabytí.

410 V této souvislosti společnost Ryanair oprávněně Komisi předložila své údaje týkající se nárůstu efektivnosti vyplývajícího ze spojení, aniž nezbytně musela provést hodnocení, které může být nezávisle ověřeno třetími osobami nebo které bylo vyhotoveno před oznámením spojení. Obchodní svět neumožňuje nezbytně předložení takových dokumentů v náležité době a dokumenty použité podnikem k vyhlášení veřejné nabídky, ať již pocházejí od tohoto podniku, nebo od jeho zástupců, mohou být v určité míře relevantní pro podepření obsahu tvrzení týkajících se nárůstu efektivnosti.

411 Nicméně je třeba zdůraznit, že Komise zvláště přezkoumala, zda je nárůst efektivnosti tvrzený společností Ryanair „ověřitelný“ tak, aby si Komise mohla být přiměřeně jista, že k nárůstu efektivnosti pravděpodobně dojde, a že bude dostatečně vysoký na to, aby vyvážil případnou újmu spotřebitelům způsobenou spojením. Komise totiž v bodě 1133 odůvodnění napadeného rozhodnutí zdůraznila, že s ohledem na tvrzení společnosti Ryanair ohledně nárůstu efektivnosti „se zdá být velmi optimistické tvrdit, že Ryanair bude schopna zcela přenést na Aer Lingus svůj hospodářský model, a zejména související úroveň nákladů, aniž budou kompenzovány ztráty pokud jde o vlastnosti produktů a příjmy“. Komise uvedla, že „Ryanair v tomto ohledu nepředložila žádný jiný objektivní nebo potvrzující důkaz než určitou důvěru ve svůj agresivnější způsob řízení“.

412 Toto zpochybnění údajů předložených společností Ryanair spočívá ve zpochybnění jejich schopnosti prokázat, že údajný nárůst efektivnosti může vyvážit negativní dopady, které by spojení mohlo jinak mít na hospodářskou soutěž. Bod 87 pokynů v tomto ohledu uvádí, že tento důkaz musí předložit oznamující strany. Tento nárůst efektivnosti musí být „kvantifikovatelný“ nebo „jasně zjištěitelný“, jak vyplývá z bodu 86 pokynů.

413 Komise je oprávněna zpochybnit ověřitelnost tvrzeného nárůstu efektivnosti v případě neexistence skutečností umožňujících prokázat, že očekávaný nárůst efektivnosti vyplývající z přenesení hospodářského modelu společnosti Ryanair na Aer Lingus zohlednil ztráty, které by způsobilo opuštění hospodářského modelu společnosti Aer Lingus. Žalobkyně se přitom rovněž v tomto ohledu ve svých písemnostech omezuje na tvrzení, že je její hospodářský model lepší než hospodářský model společnosti Aer Lingus a že to přinese nárůst efektivnosti ve výši 221,7 milionů eur (bod 1106 odůvodnění napadeného rozhodnutí, a zvláště tabulka č. 3). Komise zpochybňuje právě tato čísla. V bodech 1135 a 1140 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise rovněž zdůraznila, že Ryanair neprokázala, že může snížit náklady společnosti Aer Lingus bez dopadů na kvalitu jejích služeb.

414 Jelikož tedy Ryanair neuvedla, v čem jsou úvahy Komise nesprávné, pokud jde o neprokázání skutečnosti, že může snížit náklady Aer Lingus bez dopadů na kvalitu služeb tohoto podniku, je třeba mít za to, že Komise mohla oprávněně zpochybnit ověřitelnost tvrzení ohledně nárůstu efektivnosti s ohledem na údaje poskytnuté v tomto ohledu společností Ryanair.

415 Pokud jde zadruhé o dopad na analýzu rozdílnosti hospodářského modelu společností Aer Lingus a Ryanair, Ryanair v podstatě tvrdí, že Komise nezohlednila její úmysl zachovat rozdílné služby a přitom „zcela“ nepřenést svůj hospodářský model na Aer Lingus (bod 1133 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 397 výše).

416 Tato výtku nezohledňuje skutečnost, že Komise předpoklad uplatněný žalobkyní zcela zohlednila. Její pochyby ohledně ověřitelnosti údajného nárůstu efektivnosti s ohledem na údaje poskytnuté žalobkyní jsou vyjádřeny následovně: buď Ryanair

uplatní svůj hospodářský model úplně, a je tudíž v rámci posouzení tvrzení Ryanair ohledně nárůstu efektivity třeba přihlídnout ke ztrátám pokud jde o vlastnosti produktů příjmy pocházející z hospodářského modelu společnosti Aer Lingus, nebo Ryanair zachová, jak zamýšlela, charakteristické rysy produktů a příjmy pocházející z hospodářského modelu společnosti Aer Lingus, a tudíž bude nárůst efektivity nutně nižší než nárůst efektivity vyplývající z úplného uplatnění nízkonákladového modelu a modelu nízkých cen společnosti Ryanair. Komise oprávněně založila své úvahy, které sledovala v napadeném rozhodnutí, právě na této nepřesnosti v údajích poskytnutých společností Ryanair.

- 417 Pokud jde zatřetí odkaz učiněný v napadeném rozhodnutí na způsob, jakým Ryanair nabyla společnost Buzz, dceřinou společností KLM (bod 1134 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 398 výše), je třeba uvést, že účastnice řízení souhlasně připouštějí, že toto nabytí není stejné povahy jako plánované nabytí společnosti Aer Lingus. Rozdíly mezi těmito dvěma transakcemi prokazuje právě řešení uvedené v napadeném rozhodnutí (zánik ochranné známky Buzz, navrácení letadel, přerušení většiny služeb). Nárůst efektivity tvrzený společností Ryanair na základě tohoto příkladu tedy spočívá na předpokladu úplného přenesení hospodářského modelu společnosti Ryanair na nabytý podnik.

- 418 Pokud jde začtvrté o působnost závazku učiněného žalobkyní ve veřejné nabídce týkajícího se snížení cen uplatňovaných společností Aer Lingus, snížení palivových příplatků nebo zachování frekvencí a zlepšování služeb (bod 1134 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 397 výše), jak Komise uvádí ve svých písemnostech, aniž jí žalobkyně v tomto ohledu protiřečí, nelze slib přijetí daného chování po neupřesněnou a potencionálně velmi krátkou dobu považovat za nárůst efektivity ani za důkaz existence nárůstu efektivity.

419 Pokud jde zapáté o nárůst efektivnosti týkající se případného snížení nákladů na reklamu (bod 1136 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 399 výše), kritika žalobkyně nezpochybňuje míru obavy uvedené v napadeném rozhodnutí. Pokud by měl totiž Ryanair v úmyslu zachovat politiku odlišného postavení společnosti Aer Lingus pokud jde o ochrannou známku a kvalitu, musela by Aer Lingus pokračovat ve své vlastní odlišné marketingové strategii. Takový výběr může skutečně vyžadovat, aby byly zachovány výdaje na reklamu, aby bylo zajištěno, že zákazníci tyto dvě společnosti nebudou zaměňovat.

420 Pokud jde zašesté o náklady související s vlastnictvím letadel (body 1137 a 1138 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 400 výše), měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že pokud jde o využití možností společnosti Ryanair, které jí umožňují nákup letadel za nižší ceny, než jsou tržní ceny, bylo by pravděpodobné, že Ryanair těchto možností využije k obnově svého letadlového parku. I když Ryanair zamýšlí dosažení okamžitého zisku tím, že prodá nová letadla jiné letecké společnosti nebo že tyto možnosti přenesne na Aer Lingus, aby obnovila letadlový park této společnosti, náklady na náhradní použití jiných letadel by přesně odpovídaly úsporám z rozsahu, čímž by k nim nedošlo. Komise rovněž uvedla, že i kdyby se tyto dva výše uvedené předpoklady nepotvrdily, zdají se předpoklady použité ke kvantifikaci nákladů souvisejících s vlastnictvím letadel být „velmi optimistické“ v rozsahu, v němž vychází z možnosti prodat letadlový park společnosti Aer Lingus za jeho účetní hodnotu.

421 Výtky žalobkyně nezpochybňují opodstatněnost této analýzy. Pokud jde o možnost nevyužít těchto možností, tato přirozeně existuje, ale Ryanair by tím přišla o případnou výhodu. Pokud jde o přání vyjádřená žalobkyní, aby Komise prokázala, že jí podmínky smluv uzavřených se společností Boeing umožňují využít těchto „nežádaných možností“ a prodávat letadla na volném trhu nebo že se Ryanair skutečně rozhodla těchto možností využít k tomu, aby se společností Boeing tímto způsobem soutěžila na trhu nových letadel, je obtížné pochopit, proč bylo toto prokazování žádáno.

Komise se totiž omezuje na uvedení různých řešení, která se společnosti Ryanair nabízejí, pokud se rozhodne těchto možností využít, přičemž uvádí, že tyto možnosti byly původně určeny k obnově letadlového parku společnosti Ryanair. Nakonec žalobkyně neuvádí, v čem je kritika předložená Komisí, pokud jde o optimistickou povahu prodeje letadlového parku společnosti Aer Lingus za cenu jeho účetní hodnoty, nesprávná z pouhého důvodu její zkušenosti v této oblasti.

- 422 Pokud jde o letištní poplatky a náklady na pozemní operace (bod 1139 odůvodnění napadeného rozhodnutí, viz bod 402 výše), je třeba konstatovat, jak učinila Komise, že tato posledně uvedená v napadeném rozhodnutí pouze uvedla, že „snížení nákladů, která by vznikla přesunem služeb společnosti Aer Lingus na sekundární letiště, nejsou sama o sobě nárůstem efektivnosti“. Může to být pochopeno na základě příkladu předloženého Komisí, která uvádí, že Ryanair zejména tvrdila, že uzavřela smlouvu s letištěm v Bergamu, podle které jí toto letiště účtovalo značně nižší poplatek za cestujícího, než je poplatek požadovaný po společnosti Aer Lingus za použití letiště v Miláně. Bergamo je nicméně sekundárním letištěm, které Aer Lingus nepoužívá, takže lze nárůstu efektivnosti dosáhnout pouze přesunem současných letů společnosti Aer Lingus směřujících do Milána-Linate a Milána-Malpensa na letiště v Bergamu. S ohledem na nezbytnost této změny v nabídce služeb společnosti Aer Lingus tedy Komise v napadeném rozhodnutí oprávněně zpochybnila existenci takového nárůstu efektivnosti.

- 423 Pokud jde zaosmé o dopad větší či menší účasti společnosti Ryanair na kontrole společnosti Aer Lingus (bod 1140 odůvodnění napadeného rozhodnutí; viz bod 402 výše), Komise měla v napadeném rozhodnutí oprávněně v podstatě za to, že účast nižší než 100 % znesnadňuje dosažení údajného nárůstu efektivnosti s ohledem na „nepřátelskou povahu“ oznamovaného spojení. Námitka, kterou mohou vyjádřit akcionáři společnosti Aer Lingus, kteří by nesouhlasili s převzetím kontroly společností Ryanair, přičemž někteří z nich, jako irský stát nebo zaměstnanci Aer Lingus, mohou mít významný podíl na kapitálu společnosti Aer Lingus, totiž může zpozdit nebo

zpochybnit určitá rozhodnutí, která by Ryanair mohla přijmout za účelem snížení nákladů.

- 424 Z výše uvedeného vyplývá, že výtky žalobkyně týkající se ověřitelnosti nárůstu efektivity, musejí být odmítnuty.

2. *Ke specifičnosti určité míry tvrzeného nárůstu efektivity pro spojení*

a) Argumenty účastníků řízení

- 425 Žalobkyně zpochybňuje tvrzení Komise, podle kterého určité typy nárůstu efektivity, jako snížení mzdových výdajů, lepšího využití letadel, jakož i snížení nákladů na palivo a distribuci, „pravděpodobně nejsou specifické pro spojení“ a Aer Lingus by jich mohla dosáhnout nezávisle na spojení (body 1143 až 1145 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Žalobkyně připouští, že se jednotkové náklady Aer Lingus od roku 2001 snižují, ale uvádí, že z poslední prozatímní zprávy této společnosti vyplynulo, že se náklady této společnosti zvýšily. Navíc byly náklady Aer Lingus vždy vyšší než náklady Ryanair, přičemž se odchylka zvětšuje. Bez provedení transakce by Aer Lingus nemohla dosáhnout úspor z rozsahu souvisejících s tím, že by ji Ryanair nabyla. Počet letadel Aer Lingus se během posledních pěti let významně nezvýšil a je přiměřené se domnívat, že Aer Lingus se nechtěla ani nemohla rychle rozrůst a působit v takovém rozsahu jak Ryanair. Určité typy nárůstu efektivity nesouvisející s rozsahem, jako

omezení času mezi příletem a odletem na letišti v Dublinu, jsou do značné míry specifické pro spojení, jelikož se Aer Lingus nepokoušela získat kratší časy mezi příletem a odletem (viz odpověď Ryanair ze dne 25. ledna 2007 na žádost Komise o informace založené na článku 11 nařízení o spojování podniků). Na rozdíl od tvrzení Komise hospodářská soutěž, kterou údajně vykonává Ryanair na Aer Lingus, sama o sobě není pobídkou pro Aer Lingus, aby se stala efektivnějším subjektem.

- ⁴²⁶ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

- ⁴²⁷ Z bodu 85 pokynů vyplývá, že nárůst efektivnosti má pro posouzení hospodářské soutěže význam, je-li přímým důsledkem oznámeného spojení a nelze ho v podobné míře dosáhnout pomocí alternativ méně protisoutěžních praktik. Za těchto okolností má Komise za to, že je nárůst efektivnosti způsobený spojením, a tudíž specifický pro spojení. Je povinností stran spojení, aby včas poskytly všechny důležité informace nutné k prokázání, že neexistují žádné méně protisoutěžní, reálné a uskutečnitelné způsoby, než je oznámené spojení. Komise posuzuje jen způsoby přiměřeně uskutečnitelné v obchodní situaci, v níž se nacházejí strany spojení, s ohledem na zavedené obchodní praktiky v dotyčném odvětví činnosti.

- 428 Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že určitých typů nárůstu efektivnosti, jako snížení mzdových výdajů, lepšího využití letadel, jakož i snížení nákladů na palivo a distribuci mohlo být společností Aer Lingus dosaženo nezávisle na zamýšlené transakci (bod 7.10.4.3 napadeného rozhodnutí).
- 429 Žalobkyně se za účelem zpochybnění tohoto tvrzení omezuje na tvrzení, že z poslední prozatímní zprávy společnosti Aer Lingus ze dne 30. srpna 2007 vyplynulo, že se náklady tohoto podniku zvyšují a že jsou v každém případě vyšší než její. Zamýšlené spojení by společností Aer Lingus umožnilo dosáhnout významnějších spor z rozsahu, než by mohla dosáhnout při neexistenci transakce.
- 430 Nicméně je třeba mít za to, že první argument žalobkyně nemůže být přijat vzhledem k tomu, že Komisi nelze vytýkat, že pro účely přijetí napadeného rozhodnutí dne 27. června 2007 nepřihlédla k výsledkům, které byly zveřejněny až 31. srpna 2007. Jak ostatně připouští žalobkyně, je oprávněné, že Komise v napadeném rozhodnutí vycházela ze skutečnosti, že „[o]d roku 2001 byla Aer Lingus schopna snižovat jednotkové náklady“. Krom toho argument vycházející z úspor z rozsahu uplatněný společností Ryanair nezpochybňuje opodstatněnost tvrzení Komise, která zdůrazňuje spíše efektivnost kombinace cena-kvalita přijaté společností Aer Lingus.
- 431 V důsledku toho musejí být výtky týkající se specifčnosti určitých tvrzení ohledně nárůstu efektivnosti pro spojení odmítnuty.

3. *K přínosu pro spotřebitele*

a) Argumenty účastníků řízení

⁴³² Žalobkyně tvrdí, že Komise připustila souvislost existující mezi fixními náklady souvisejícími se vstupem na linku a úrovní výnosů, která zajišťuje ziskovost vstupu, jakož i zvýšením hospodářské soutěže, které takový vstup může na dané lince vyvolat (bod 1147 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise tedy neoprávněně dospěla k závěru, že „údajný nárůst efektivnosti ve vztahu k fixním nákladům není ovlivněn rozhodnutími Ryanair týkajícími se stanovení cen existujících letů“ (bod 1148 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise tím nezohlednila skutečnost, že se fixní náklady v leteckém průmyslu rychle odrazí v rozhodnutích týkajících se okrajové produkce a frekvencí. Ryanair je známá tím, že má nízké provozní náklady, a tím, že se tyto nízké náklady promítají na cenách nabízených spotřebitelům. Krom toho v leteckém průmyslu musejí poskytovatelé provádět časté krátkodobé úpravy v kapacitách a letových řádech, což struktura nákladů Aer Lingus neumožňuje. Komise rovněž neoprávněně uvedla, že „přínosy pro zákazníky tudíž nebudou okamžité, ale podmíněné řadou událostí, a v důsledku toho daleko méně zřejmé než účinek na ceny v důsledku snížení mezních nákladů (které povedou k okamžitému snižování cen)“ (bod 1148 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Takové tvrzení není ani odůvodněno, ani podepřeno důkazy a je v rozporu se zkušeností Ryanair.

⁴³³ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group zpochybňuje argumenty žalobkyně a odkazuje na napadené rozhodnutí.

b) Závěry Tribunálu

434 Pokud jde o přínos pro spotřebitele, bod 79 pokynů uvádí, že významným měřítkem při posouzení tvrzení o nárůstu efektivnosti je skutečnost, že spojení neuškodí spotřebitelům. Proto by nárůst efektivnosti měl být značný a včasný a měl by v zásadě přinášet prospěch spotřebitelům na těch relevantních trzích, na nichž je jinak pravděpodobné, že se objeví obavy z narušení hospodářské soutěže.

435 V tomto ohledu z bodu 80 pokynů vyplývá, že spojení mohou vyvolat různé typy nárůstu efektivnosti, které mohou vést k nižším cenám nebo jiným přínosům pro spotřebitele. Například úspory výrobních nebo distribučních nákladů mohou poskytnout subjektu vytvořenému spojením schopnost a motivaci uplatňovat po spojení nižší ceny. V souladu s potřebou zjistit, zda nárůst efektivnosti povede k celkovému přínosu pro spotřebitele, bude pro posouzení nárůstu efektivnosti asi vhodnější použít efektivnost nákladů, která vede ke snížení proměnných nebo marginálních nákladů, místo snížení pevných nákladů; u první možnosti je v zásadě pravděpodobnější, že povede k nižším cenám pro spotřebitele. V tomto ohledu pokyny uvádějí, že snížení nákladů, které je pouhým důsledkem protisoutěžního omezení výroby, nelze považovat za nárůst efektivnosti ku prospěchu spotřebitelů.

436 Navíc z bodu 84 pokynů vyplývá, že pohnutky nového subjektu vytvořeného spojením k přenesení nárůstu efektivnosti na spotřebitele často souvisí s existencí konkurenčního tlaku zbylých podniků na trhu a potenciálních zájemců o vstup na trh. Čím větší jsou možné škodlivé účinky na hospodářskou soutěž, tím více si bude Komise jista, že prohlašovaný nárůst efektivnosti je značný, pravděpodobně dostane konkrétní podobu a v dostatečné míře se přenesе na spotřebitele. V tomto ohledu pokyny

stanoví, že je vysoce nepravděpodobné, že spojení vedoucí k postavení na trhu blížícímu se monopolu nebo vedoucí k podobné úrovni tržní síly lze prohlásit za slučitelné se společným trhem na základě toho, že nárůst efektivnosti pravděpodobně postačí k vyrovnání jeho možných škodlivých účinků na hospodářskou soutěž.

⁴³⁷ Komise v napadeném rozhodnutí v odpověď na tvrzení společnosti Ryanair, podle kterého snížení provozních nákladů na letadla ovlivňují „marginální“ rozhodnutí letecké společnosti, zda zajišťovat let do určité destinace, či nikoli, připustila, že snižování fixních nákladů na vstup na linku snižují úrovně, od kterých se vstup stane ziskovým, a že tento vstup může posílit hospodářskou soutěž na dané lince (body 1146 a 1147 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

⁴³⁸ Komise poté přezkoumala stupeň jistoty a rychlosti přenesení těchto výhod na spotřebitele a uvedla, že údajný nárůst efektivnosti ve vztahu k fixním nákladům neovlivní rozhodnutí společnosti Ryanair týkající se stanovování cen existujících letů. Podle Komise k přínosům pro zákazníky dojde teprve tehdy, až se Ryanair rozhodne zvýšit frekvence na svých existujících linkách nebo otevřít novou linku, která před snížením fixních nákladů nebyla životaschopná, ale která by se životaschopnou stala po uskutečnění spojení. I kdyby tedy nárůstu efektivnosti bylo dosaženo, nebyl by okamžitý, ale byl by podmíněn řadou událostí, a v důsledku toho by byl méně jistý než účinek snížení mezních nákladů na ceny, které by vedlo k okamžitému snížení cen (bod 1148 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

⁴³⁹ Komise krom toho uvedla, že jelikož Ryanair pouze tvrdí, že náklady společnosti Aer Lingus mohou být přivedeny na úroveň jejích nákladů, nebyla by změněna situace před spojením, jelikož by se „míra výnosnosti“ společnosti Ryanair a rozsah ziskových

linek nezměnili, i kdyby bylo dosaženo veškerých typů nárůstu efektivity (bod 1149 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Naproti tomu na existujících linkách, kde se služby překrývají, by okamžitý účinek spojení spočíval v internalizaci rozhodnutí Ryanair a Aer Lingus v oblasti stanovování tarifů a příjmů. Za předpokladu politiky maximalizace zisku by entita vytvořená spojením měla veškerý zájem na zvyšování cen na těchto linkách z důvodu velmi vysokých podílů nové entity na trhu a veškeré přesuny cestujících mezi ochrannými známkami Ryanair a Aer Lingus by se z velké části týkaly této entity, zvláště pokud jde o linky, které by se z duopolu staly monopolem (bod 1150 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

440 Komise připouští, že by tento dopad mohl být teoreticky vyvážen, pokud by nárůst efektivity ve vztahu k fixním nákladům odůvodňoval, že Ryanair na dotčených linkách přidává dodatečné frekvence, což by poté snížilo ceny. Nicméně měla za to, že s ohledem na velmi vysokou úroveň podílů nové entity na trhu, která se vždy blížila monopolu a skutečnost, že by se údajný nárůst efektivity z velké části projevil u společnosti Aer Lingus, by bylo vysoce nepravděpodobné, že by byl účinek snížení cen na základě tohoto nárůstu efektivity dostatečný k vyrovnání zvýšení cen vyplývajících z horizontálního překrývání cen a ze ztráty hospodářské soutěže v návaznosti na spojení (bod 1150 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

441 V tomto ohledu je třeba uvést – podobně, jak to učinila Komise – že Ryanair nezpochybňuje posouzení, podle kterého případný nárůst efektivity nemůže být přenesen na spotřebitele s ohledem na velmi vysoké podíly na trhu držené novou entitou na většině linek, kde se služby překrývají. I za předpokladu, že by tvrzení společnosti Ryanair, podle kterého všechny úspory v oblasti nákladů budou použity na snížení cen pro účely zvyšování objemů, bylo prokázáno, skutečnou prioritou společnosti Ryanair by pravděpodobně nadále bylo maximalizovat zisky. Na trzích, kde by v návaznosti na spojení byla odstraněna veškerá hospodářská soutěž, by bylo bezpochyby

daleko ziskovější odejmout spotřebitelům prospěch z údajného snížení fixních nákladů společnosti Aer Lingus.

442 V důsledku toho musejí být výtky týkající se výhody pro spotřebitele odmítnuty.

443 Z výše uvedeného vyplývá, že výtky žalobkyně týkající se ověřitelnosti nárůstu efektivnosti, jeho specifčnosti pro spojení a výhody pro spotřebitele musejí být odmítnuty. Vzhledem k tomu, že žalobkyně neprokázala, že je analýza předložená Komisí v napadeném rozhodnutí nesprávná, pokud jde o tři kumulativní podmínky stanovené k vymezení okolností, za kterých může zohlednit nárůst efektivnosti pro účely posouzení spojení, musí být čtvrtý žalobní důvod zamítnut v plném rozsahu.

4. Závěry ohledně analýzy účinků spojení na hospodářskou soutěž

444 Z analýzy prvních čtyř žalobních důvodů vyplývá, že žádný z argumentů žalobkyně nemůže zpochybnit konstatování Komise v napadeném rozhodnutí, podle kterých by uskutečnění spojení značně narušilo účinnou hospodářskou soutěž z důvodu vytvoření dominantního postavení na několika trzích z nebo do Dublinu, Corku a Shannonu.

445 Tato dominantní postavení jsou buď monopolistická, nebo téměř monopolistická, nebo velmi významná a jako taková dostatečná k potvrzení závěru Komise, podle kterého musí být uskutečnění spojení prohlášeno za neslučitelné se společným trhem.

446 Nicméně je třeba přezkoumat pátý a posílení žalobní důvod týkající se závazků.

E – K pátému žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení závazků

1. Úvodní poznámky

447 Je třeba připomenout rámec analýzy použitelné na závazky a poté přezkoumat obsah sporných závazků v projednávané věci.

a) K rámci analýzy závazků

448 Účelem kontroly spojování podniků je vydávat dotčeným podnikům povolení předcházející a nezbytné k uskutečnění jakéhokoli spojení s významem pro celé Společenství. V rámci této kontroly mohou tyto podniky nabídnout Komisi závazky, aby obdržely rozhodnutí prohlašující jejich spojení za slučitelné se společným trhem

(rozsudek Tribunálu ze dne 9. září 2008, MyTravel v. Komise, T-212/03, Sb. rozh. s. II-1967, body 116 až 118).

⁴⁴⁹ Podle toho, v jaké fázi se správní řízení nachází, musí nabídnuté závazky Komisi buď přesvědčit, že oznámené spojení již nevyvolává vážné pochybnosti o své slučitelnosti se společným trhem ve fázi předběžného šetření (čl. 6 odst. 2 nařízení o spojování podniků), nebo jí musí umožnit vyřešit námitky vznesené v rámci důkladného šetření (čl. 18 odst. 3 ve spojení s čl. 8 odst. 2 nařízení o spojování podniků). Tyto závazky tedy především umožňují předejít zahájení fáze důkladného šetření nebo následně předejít přijetí rozhodnutí prohlašujícího spojení za neslučitelné se společným trhem (viz rozsudek MyTravel v. Komise, bod 449 výše).

⁴⁵⁰ Článek 8 odst. 2 nařízení o spojování podniků totiž umožňuje Komisi připojit k rozhodnutí prohlašujícímu spojení za slučitelné se společným trhem na základě kritéria podle čl. 2 odst. 2 uvedeného nařízení podmínky a povinnosti určené k tomu, aby zajistily, že dotčené podniky dodrží závazky, které vůči Komisi přijaly za účelem zajištění slučitelnosti daného spojení se společným trhem (viz rozsudek MyTravel v. Komise, bod 449 výše).

⁴⁵¹ S přihlédnutím jak k významu finančních zájmů a průmyslových nebo obchodních zájmů, které jsou inherentně tímto druhem transakcí dotčeny, tak k pravomocem, které má Komise v dané oblasti, je v zájmu dotčených podniků usnadnit práci správy. Z těchto důvodů je Komise rovněž povinna vynaložit maximální řádnou péči při výkonu svého úkolu v oblasti kontroly spojování podniků (viz, pokud jde o původní nařízení o spojování podniků, rozsudek Tribunálu MyTravel v. Komise, bod 449 výše, bod 119).

452 Je rovněž třeba uvést, že v rámci kontroly spojování podniků, je Komise oprávněna přijmout pouze takové závazky, které mohou zajistit slučitelnost spojení se společným trhem (viz, pokud jde o původní nařízení o spojování podniků, rozsudek General Electric v. Komise, bod 41 výše, bod 555).

453 V tomto ohledu je třeba mít za to, že závazky navržené jednou ze stran spojení splňují toto kritérium jen tehdy, když je Komise schopna dojít s jistotou k závěru, že je bude možné provést a že nápravy vyplývající z těchto závazků budou dostatečně životaschopné a trvalé, aby v relativně blízké budoucnosti nemohlo dojít k posílení dominantního postavení nebo k narušení účinné hospodářské soutěže, jimž mají závazky zabránit (viz, pokud jde o původní nařízení o spojování podniků a s ohledem na skutečnost, že nápravy navržené v projednávané věci nejsou všechny strukturální povahy, rozsudek General Electric v. Komise, bod 41 výše, bod 555).

454 Krom toho z čl. 19 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 802/2004 ze dne 7. dubna 2004, kterým se provádí nařízení o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 133, s. 1; Zvl. vyd. 08/03, s. 88) vyplývá, že závazky, které Komisi navrhly zúčastněné podniky podle čl. 8 odst. 2 nařízení o spojování podniků, musí být předloženy Komisi nejdéle do 65 pracovních dnů ode dne zahájení řízení. Je-li prodloužena lhůta pro přijetí rozhodnutí podle čl. 8 odst. 2 nařízení o spojování podniků, lhůta 65 pracovních dnů se automaticky prodlužuje o tentýž počet pracovních dní. V projednávané věci lhůta stanovená v čl. 19 odst. 2 nařízení č. 802/2004 uplynula dne 3. května 2007 (bod 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

455 Pokud jde o závazky předložené opožděně, z bodu 43 oznámení Komise o [nápravných opatřeních], která jsou přijatelná podle původního nařízení o spojování podniků a podle nařízení Komise (ES) č. 447/98 (Úř. věst. 2001, C 68, s. 3; Zvl. vyd. 08/01, s. 284, dále jen „oznámení nápravných opatření“, jehož řešení byla Komisí převzata v projednávané věci, pokud jde o nařízení o spojování podniků a nařízení č. 802/2004, vyplývá, že takové závazky stran oznámeného spojení mohou být zohledněny za předpokladu, že jsou splněny dvě kumulativní podmínky, a sice zaprvé že tyto závazky jednoznačně a bez potřeby dalšího šetření vyřeší problémy dříve zjištěné v oblasti hospodářské soutěže, a zadruhé že zbývá dostatečný čas k projednání těchto závazků s členskými státy (viz, pokud jde o původní nařízení o spojování podniků, rozsudky EDP v. Komise, bod 28 výše, bod 163, a MyTravel v. Komise, bod 449 výše, bod 127)

b) K popisu a hodnocení návrhu závazků ze dne 3. května 2007

456 Komise v bodě 1153 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že Ryanair ve správním řízení předložila několik skupin závazků: dne 29. listopadu 2006 „prvotní závazky v rámci 1. fáze“, dne 14. prosince 2006 „pozměněné závazky v rámci 1. fáze“, dne 17. dubna 2007 v odpověď na oznámení námitek „prvotní závazky v rámci 2. fáze“ a dne 3. května 2007 podle Ryanair „konečné závazky“ (dále jen „závazky ze dne 3. května 2007“).

457 Komise uvedla, že závazky ze dne 3. května 2007 jsou představovány několika dokumenty, a to jednak „dopisem o závazcích“, který obsahuje popis navrhovaných závazků a obecné komentáře ohledně šetření, jakož i o vhodnosti uvedených závazků, a jednak přílohu odpovídající formátu závazků modelových textů Komise, která

popisuje „podrobnosti mechanismů závazků č. 2“ bod 1162 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

458 Podle popisu provedeného v napadeném rozhodnutí (bod 1164 odůvodnění napadeného rozhodnutí), podstata obsahu navržených závazků musí být shrnuta s rozlišováním mezi závazky týkajícími se letištních časů (první čtyři opatření) a závazky zcela nezávislými na letištních časech (poslední dvě opatření):

- zaprvé se Ryanair zavázala, že uvolní letištní časy na linkách s odletem a příletem do Londýna-Heathrow v rámci „dohody o pronájmu“, jelikož tyto letištní časy byly vyhrazeny výlučně pro British Airways a Air France (viz rovněž poznámku pod čarou 1410 vloženou pod bod 1164 odůvodnění napadeného rozhodnutí);
- zadruhé se Ryanair zavázala, že v případě nutnosti uvolní letištní časy na linkách, kde se služby překrývají s odletem a příletem do Dublinu (což podle ní umožní leteckým společnostem využití určitého počtu letadel na základně v Dublinu), a krom toho nabídl, že v případě nutnosti uvolní stejný počet letištních časů na konkrétních letištích příletu pro linky, kde se služby překrývají;
- zatřetí se Ryanair zavázala, že v případě nutnosti uvolní letištní časy na linkách, kde se služby překrývají s odletem a příletem do Corku a Shannonu (jde o letištní časy do Corku a Shannonu a odpovídající počet letištních časů v Londýně-Stansted pro lety s příletem do Londýna-Stansted, jakož i letištní časy týkající se

spojení do Corku a Liverpoolu, pro účely usnadnění vstupu na linky Cork-Manchester a Cork-Liverpool);

- začtvrté Ryanair ve svém „dopise o závazcích“ navrhla, že „nedokončí koupi společnosti Aer Lingus“ dokud nenajde „kupce“, který se zaváže k obsazení letištních časů za účelem využití letadel na základně v Dublinu;

- zapáté se Ryanair zavázala, že okamžitě sníží tarify letů Aer Lingus na krátké vzdálenosti alespoň o 10 %, že okamžitě zruší palivový příplatek, který Aer Lingus uplatňuje na svých letech na krátké vzdálenosti, že zachová ochrannou známku Aer Lingus a že zachová způsob provozování Aer Lingus odlišný od svého;

- zašesté se Ryanair zavázala, že jednak nebude zvyšovat frekvence letů na všech dotčených linkách, kde se služby překrývají „v případě nového účastníka na lince“ nad rámec frekvencí provozovaných společně s Aer Lingus, a to na každé lince po dobu šesti sezón Air Transport Association (IATA) následujících po dokončení spojení, a jednak na těchto linkách nesníží frekvence, „ledaže je jedna z linek nezisková nebo se stane neziskovou“ (zmrazení frekvence).

459 Komise poté připomenula, že závazky ze dne 3. května 2007 zaslala bez důvěrných informací třetím osobám a připojila dotazník umožňující se seznámit s jejich názorem a objasnit určité skutkové otázky (například pokud jde o dostatečný rozsah nápravného opatření nebo o pravděpodobnost vstupu vyvolanou těmito závazky) (bod 1165 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

460 Komise nakonec uvedla výsledek hodnocení závazků ze dne 3. května 2007 (body 1166 až 1234 napadeného rozhodnutí) a poté dospěla k závěru, že tyto závazky jsou „nedostatečné pro odstranění zjištěného významného narušení účinné hospodářské soutěže a že nemohou uvést dané spojení do souladu se společným trhem“ (bod 1235 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

461 Komise zaprvé uvedla, že závazky ze dne 3. května 2007 byly formulovány nejasně a zároveň protichůdně (bod 8.2.1 napadeného rozhodnutí). Podle Komise z důvodu jejich nejasnosti je není možné ani provést, ani použít, jelikož závazky ze dne 3. května 2007 nesplňují minimální podmínky vymezené v oznámení o nápravných opatřeních a v rozsudku *General Electric v. Komise*, bod 41 výše (bod 555).

462 Připomínky Komise se v tomto ohledu týkají formy závazků (bod 8.2.1.1 napadeného rozhodnutí), nejasnosti závazku týkajícího se „předního nabyvatele“ (bod 8.2.1.2 napadeného rozhodnutí), mechanismů převodů letištních časů (bod 8.2.1.3 napadeného rozhodnutí a popisu „závazku č. 1“ (bod 8.2.1.4 napadeného rozhodnutí).

463 Zadruhé Komise přezkoumala obsah závazků ze dne 3. května, a poté dospěla k závěru, že nebyly schopny vyloučit zjištěné problémy hospodářské soutěže (bod 8.2.2 napadeného rozhodnutí). Komise v podstatě zpochybnila skutečnost, že zamýšlené závazky nepředstavují převod činnosti, který je v projednávané věci nezbytný, ale hlavně „nápravné opatření související se vstupem“ vymezené v souladu s modelem

přijatým pro předchozí věci týkající se leteckých společností. V napadeném rozhodnutí je rozvinuto následující odůvodnění:

- pokud jde o letištní časy na linkách, kde se služby překrývají s odletem a příletem do Dublinu, Corku a Shannonu (bod 8.2.2.1 napadeného rozhodnutí), šetření Komise a výsledky průzkumu trhu ohledně závazků ze dne 3. května 2007 prokázaly, že neexistuje žádný ukazatel dostatečného vstupu na velkou většinu identifikovaných linek a že by tato nabídka letištních časů neobnovila hospodářskou soutěž na významné části třicítiky dotčených linek, kde se služby překrývají. Komise tak uvedla, že návrh „prvotního nabyvatele“ nemůže nahradit neexistenci vyhlídky na vstup (bod 1197 a 1198 odůvodnění napadeného rozhodnutí), že je rozsah navrhovaných závazků nedostatečný, jelikož přeplněnost letišť není hlavní překážkou vstupu do soutěže se seskupením Ryanair – Aer Lingus (bod 1199 až 1206 odůvodnění napadeného rozhodnutí), že se závazky netýkaly letištních časů týkajících se významných letišť příletu, jako jsou Roissy-Charles-de-Gaulle, Frankfurt nad Mohanem, Brusel, Milán-Linate nebo Milán-Malpensa (body 1207 až 1209 odůvodnění napadeného rozhodnutí), že závazky mohou umožnit pouze „fragmentovaný vstup“, který je méně schopen obnovit účinnou hospodářskou soutěž (body 1210 až 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí), a že závazky nedbají provozního modelu nového účastníka na trhu (body 1213 až 1215 odůvodnění napadeného rozhodnutí);

- pokud jde o letištní časy na linkách Dublin-Londýn (Heathrow) (bod 8.2.2.2 napadeného rozhodnutí), konzultace aktérů na trhu potvrdila analýzu Komise, podle které British Airways a Air France, jakož i alespoň jeden z jejich soutěžitelů měli zájem o získání těchto letištních časů a o rozšíření svých existujících činností na této lince. Ačkoli z důvodu výhradní doložky týkající se British Airways a Air France by nabízené letecké časy nevedly k novým vstupům, Komise připustila, že tato nabídka letištních časů, bude-li připuštěno jejich převedení, pravděpodobně povede k rozšíření ze strany soutěžitelů na této lince, kteří mohou

v určitém rozsahu na lince Dublin-Londýn vykonávat určitý tlak na seskupení Ryanair – Aer Lingus (bod 1216 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise nicméně vyjádřila pochyby pokud jde o dostatečnou povahu a účinnost těchto závazků z několika důvodů: obtížnost určit, zda tyto letecké společnosti mohou nabízet nízkonákladové služby srovnatelné se službami nabízenými Ryanair, které by mohly dostatečně nahradit vyloučení konkurenčního tlaku vykonávaného společností Aer Lingus (bod 1217 odůvodnění napadeného rozhodnutí), nejistota, pokud jde o otázku, zda frekvence letů nabízená dvěma dotčeným společnostem postačí k vyvíjení dostatečného tlaku na novou entitu (bod 1218 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a nejasnosti závazků (bod 1219 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

- pokud jde o závazky, které nemají žádný vztah s letištními časy (bod 8.2.2.3 napadeného rozhodnutí) a které spočívají v okamžitém snížení tarifů za lety na krátké vzdálenosti Aer Lingus alespoň o 10 %, okamžitém zrušení palivových příplatků uplatňovaných na letech na krátké vzdálenosti, ve „zmrazení frekvencí“ a v zachování oddělených ochranných známek, Komise konstatovala, že přímo nevyřeší žádný ze zjištěných problémů hospodářské soutěže a že vyvolávají mnohé otázky týkající se jejich provádění a uplatnění.

⁴⁶⁴ Komise krom toho uvedla, že není zcela zřejmé, zda navržené závazky mohou být provedeny bez souhlasu dalších akcionářů Aer Lingus (bod 8.2.2.4 napadeného rozhodnutí). Komise měla zvláště za to, že existují z právního hlediska významné pochyby ohledně možnosti Ryanair vzdát se volných letištních časů Aer Lingus pro Heathrow, jelikož stanovy letecké společnosti svěřují určitá práva veta irské vládě, což by jí umožnilo převedení volných letištních časů zablokovat.

c) K popisu a hodnocení návrhu závazků ze dne 1. června 2007

⁴⁶⁵ Komise připomenula, že se dne 29. května 2007 konala schůzka ve formě telefonické konference, na které byla Ryanair informována o výsledcích průzkumu trhu týkajícího se závazků a předběžného posouzení závazků ze dne 3. května 2007 provedeného Komisí (bod 1153 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise uvedla, že v návaznosti na tuto schůzku a následné dodatečné diskuse Ryanair předložila dne 1. června 2007 v podobě předběžné verze soubor revidovaných závazků, které jsou v napadeném rozhodnutí označeny jako „návrh pozměněných konečných závazků“ (dále jen „návrh závazků ze dne 1. června 2007“). Komise upřesnila, že podle Ryanair navrhované změny směřují k „odstranění“ zjištěných nedostatků, pokud jde o závazky ze dne 3. května 2007 (bod 1236 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

⁴⁶⁶ Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že návrh závazků ze dne 1. června 2007 v podobě konceptu bez podpisu nesplňoval nezbytné formální požadavky vyžadované na základě článku 20 nařízení č. 802/2004. Komise tudíž měla za to, že vzhledem k tomu, že Ryanair formálně nepředložila nové závazky, nebyla povinna je v napadeném rozhodnutí hodnotit (bod 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

⁴⁶⁷ V každém případě, i kdyby byl návrh závazků ze dne 1. června 2007 předložen řádně, nadále by tyto závazky podle Komise nedostačovaly k tomu, aby jí umožnily na základě informací, které již měla, dospět k závěru, že zcela a jednoznačně vyřeší zjištěné problémy hospodářské soutěže. Komise totiž konstatovala, že lhůta pro oznámení závazků podle nařízení č. 802/2004 uplynula dne 3. května 2007. Krom toho podle Komise, ačkoli ve výjimečných případech může přijmout předložené změny

nápravných opatření, i když už není možný nový průzkum trhu, musejí tyto závazky vyloučit všechny přesně zjištěné problémy hospodářské soutěže (bod 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise přitom zvláště uvedla, že je návrh závazků ze dne 1. června 2007 nadále založen na převodech letištních časů a nepřináší žádnou novou skutečnost a neobsahuje žádné nové prvky, které by odstranily ostatní zjištěné překážky vstupu, a aby tak Komisi umožnily přehodnotit negativní výsledky průzkumu trhu, co se týče pravděpodobnosti skutečného vstupu. Prostor pro zaručený nový vstup by byl podle Komise stále nedostatečný, jelikož závazky předpokládaly vstup pouze jednoho nového „předního nabyvatele“ s vyšším, ale stále nedostatečným, počtem letadel. Komise krom toho uvedla, že návrh závazků ze dne 1. června 2007 nepředpokládá ani převod letištních časů na všech dotčených letištích příletu, a to zvláště letištních časů na přeplněných letištích a že se další nevyřešené problémy týkaly zvláště právní nejistoty, pokud jde o letištní časy na letišti Londýn-Heathrow a provedení ustanovení týkajících se „předního nabyvatele“ (bod 1238 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

468 V důsledku toho Komise v napadeném rozhodnutí dospěla k závěru, že i kdyby byl návrh závazků ze dne 1. června 2007 předložen řádně, neumožňoval by jí s vyžadovaným stupněm jistoty a aniž by musela přistoupit k dalšímu průzkumu trhu stanovit, že jakmile budou tyto závazky provedeny, vyřeší dostatečným způsobem zjištěné problémy hospodářské soutěže způsobené zamýšleným spojením (body 1239 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

469 Žalobkyně pro účely zpochybnění této analýzy v podstatě připomíná, že ve správním řízení navrhla pět skupin závazků, a to 29. listopadu 2006 a 14. prosince 2006, 17. dubna, 3. května a 1. června 2007. Poslední dvě skupiny spočívají, pokud jde o první skupinu, v závazcích vztahujících se ke způsobu chování zahrnující snížení tarifů

Aer Lingus o 10 %, zrušení palivových příplatků Aer Lingus, zachování frekvencí na existujících linkách, ledaže je linka nezisková, a nezvyšování frekvencí na linkách provozovaných novým účastníkem na trhu, pokud jde o druhou skupinu, v závazcích týkajících se převodů letištních časů v Dublinu, umožňující jednomu nebo dvěma soutěžitelům na tomto letišti vytvořit základnu pro významný počet letadel [příčemž je rozlišováno mezi linkou Dublin-Londýn (Heathrow) a jinými linkami], jakož i v Shannonu a Corku a nakonec v závazku týkajícího se „předního nabyvatele“, podle kterého spojení nebude uskutečněno, dokud se nenajde osoba, která by získala letištní časy v Dublinu.

- 470 Pokud jde o poslední skupinu závazků, žalobkyně uvádí schůzku s Komisí dne 1. června 2007, na které Komise navrhla změnu závazků ze dne 3. května 2007 směřující k nápravě zjištěných problémů. Podle žalobkyně tyto změny vyžadují, aby žalobkyně ve lhůtě šesti měsíců od přijetí napadeného rozhodnutí (s možností prodloužení o šest měsíců) navrhla „předního nabyvatele“, který by okamžitě vytvořil základnu pro významný počet letadel v Dublinu. Ryanair se v odpovědi zavázala, že najde „předního nabyvatele“ letištních časů na lince Dublin-Londýn (Heathrow), který vytvoří základnu pro letadla v Dublinu a další osobu, která by získala letištní časy a vytvořila by základnu pro polovinu významného počtu letadel uvedeného Komisí. Ryanair se zavázala, že dá kdykoliv během prvních tří let „přednímu nabyvateli“ letištních časů v Dublinu k dispozici letištní časy nezbytné k dosažení významného počtu letadel požadovaného Komisí a že dá subjektu, který získá letištní časy v Heathrow, přednost k získání letištních časů v Dublinu. Krom toho se Ryanair zavázala, že najde „předního nabyvatele“ ve lhůtě šesti měsíců od zveřejnění nové nabídky týkající se Aer Lingus a že tuto novou nabídku zveřejní ve lhůtě šesti měsíců od přijetí napadeného rozhodnutí s možností prodloužení o šest měsíců. Z napadeného rozhodnutí není zřejmé, v čem rozlišnosti mezi změnami požadovanými Komisí umožňovaly dospět k závěru,

že poslední skupina závazků nebyla uspokojivá (bod 1238 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

471 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group připomíná, že k obnovení podmínek účinné hospodářské soutěže musejí navržené závazky odstranit účinky narušující hospodářskou soutěž vyplývající z vyloučení současné a potenciální hospodářské soutěže mezi Ryanair a Aer Lingus na všech 50 dotčených trzích. Komise v tomto ohledu v napadeném rozhodnutí uvedla důvody, pro které závazky předložené 3. května 2007, tedy v poslední den lhůty stanovené v čl. 19 odst. 2 nařízení č. 802/2004, obsahovaly formální mezery a nebyly schopny odstranit zjištěné problémy hospodářské soutěže (bod 1167 až 1234 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pokud jde o návrh závazků ze dne 1. června 2007 předložený v čl. 19 odst. 2 nařízení č. 802/2004, vysvětlila Komise důvody, pro které nebylo možné dospět k souladu změněného spojení se společným trhem (body 1236 až 1239 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V každém případě nemohla žalobkyně tvrdit, že Komise měla přezkoumat rozdíly mezi případnými návrhy svých služeb a návrhem závazků ze dne 1. června 2007. Jedinou relevantní otázkou je, zda Komise mohla prokázat, aniž se dopustila zjevně nesprávného posouzení, že navrhované spojení, ve znění závazků platně předložených společnostmi Ryanair, značně narušuje účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu.

472 Právě v tomto právním a skutkovém kontextu je třeba přezkoumat argumenty účastníků řízení.

2. *K neexistenci formálních mezer v závazcích ze dne 3. května 2007*

a) Argumenty účastníků řízení

⁴⁷³ Žalobkyně uvádí, že Komise nemůže tvrdit, že závazky ze dne 3. května 2007 nebyly platně navrženy (bod 1167 až 1182 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a že nebyla povinná je přezkoumávat. Vzhledem k tomu, že v napadeném rozhodnutí byla provedena analýza obsahu těchto závazků, nelze tvrdit, že nemohou být analyzovány. Žalobkyně v tomto ohledu zpochybňuje existenci formálních mezer zjištěných v napadeném rozhodnutí. Prezentace použitá pro tyto závazky byla stejná jako prezentace použitá pro závazky ze dne 29. listopadu, 14. prosince a 17. dubna 2007. Jediné nové skutečnosti spočívaly v závazku týkajícím se „předního nabyvatele“ předloženém v návaznosti na žádost Komise a v závazku týkajícím se přidání dodatečných letištních časů v Corku a Shannonu. Vzhledem k tomu, že Komise ve správním řízení nevznesla námitky, pokud jde o prezentaci těchto skupin závazků, nemůže tedy společnosti Ryanair vytýkat, že použila dopis obsahující závazky a přílohu obsahující vysvětlení pokud jde o závazky ze dne 3. května 2007 (bod 1168 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise navíc nemůže společnosti Ryanair vytýkat, že s ní záležitost před podáním závazků ze dne 3. května 2007 neprojednala (poznámka pod čarou 1403 vložená pod bodem 1161 odůvodnění napadeného rozhodnutí) vzhledem k tomu, že tyto závazky odpovídaly dřívějším závazkům a že k této diskuzi již došlo, aniž Komise vznesla námitky, pokud jde o formu. Komise rovněž nemůže Ryanair vytýkat, že nepoužila nepovinný modelový text, který přijala.

⁴⁷⁴ Žalobkyně v každém případě zdůrazňuje, že Komise nezohlednila skutečnost, že vysvětlila několik nejasností uvedených v napadeném rozhodnutí a že údajně nesoudržnosti, které přetrvávají, nemohly přijetí závazků zabránit.

475 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1173 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého existují pochyby, pokud jde o schválení „předního nabyvatele“, žalobkyně připomíná, že na žádost Komise souhlasila se zahrnutím tohoto závazku a že upřesnila, že toto ustanovení popsala v přeformulovaných předběžných verzích. Pokud jde o tvrzení učiněné v tomtéž bodě odůvodnění, podle kterého nebyla stanovena lhůta pro provedení řešení týkajícího se „předního nabyvatele“, žalobkyně uvádí, že poté poskytla vysvětlení, pokud jde o tuto lhůtu, a že Komisi vysvětlila relevantní irská pravidla v oblasti získání kontroly.

476 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1174 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého existuje rozpor mezi řešením týkajícím se „předního nabyvatele“ uvedeným v „dopise o závazcích“ a lhůtou pro převod letištních časů stanovenou v bodě 3 přílohy 1 uvedeného dopisu, žalobkyně uvádí, že tento bod poté odstranila, aby vyloučila pochybnost ohledně délky trvání závazků.

477 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1175 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ze kterého nebylo zřejmé, zda se řešení „předního nabyvatele“ týká pouze letištních časů v Dublinu nebo rovněž letištních časů v Shannonu a v Corku, Ryanair upřesnila, že se toto řešení týká pouze letištních časů v Dublinu.

478 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1176 napadeného rozhodnutí, podle kterého řešení týkající se „předního nabyvatele“ nebylo jasné, pokud jde o otázku, zda se převod letištních časů týká různých leteckých společností, nebo pouze jediné, Ryanair upřesnila, že se tento závazek uplatní na „jednu nebo více leteckých společností, které si přejí získat letištní časy a vytvořit základny pro svá letadla v Dublinu“, a tím

se potenciálně týká různých leteckých společností. Bylo to potvrzeno provizorními opravenými verzemi závazků ze dne 3. května 2007 předloženými 25. a 30. května 2007.

479 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodech 1177 a 1178 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého závazek týkající se převodu letištních časů nebyl jasný, jak ukazují výrazy „přidělené, je-li třeba pro účely dodržení stanov Aer Lingus (změněné, je-li třeba)“, nebo „závazné ujednání o pronájmu“, žalobkyně uvádí, že obecně stejně jako otázka převodu letištních časů, byly tyto výrazy vysvětleny v dopise ze dne 15. května 2007. Navíc v odpověď na žádost Komise o informace ze dne 25. května 2007 poskytla Ryanair dodatečná objasnění a přiložila vyjádření irské rady.

480 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1179 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého závazky ze dne 3. května 2007 neukazují jasný záměr uvolnit letištní časy na letištích příletu, žalobkyně tvrdí, že jde o problém netýkající se formy, ale věci samé.

481 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1180 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého není zřejmé, „zda jeden nebo několik nových účastníků na trhu budou moci užívat nabízené letištní časy (kromě letištních časů v Londýně-Heathrow) na jakékoli lince, nebo zda jejich užívání bude omezeno na linky, kde se služby překrývají“, žalobkyně tuto údajnou nejednoznačnost vysvětlila tím, že opakovaně uvedla, že letištní časy budou moci být užívány k obsluze jakékoli linky z Dublinu bez omezení, včetně linek s překrýváním činností. Tvrzení Komise se zdá být založeno pouze na bodě 2.15 písm. iii) přílohy 1 „dopisu o závazcích“, který byl poté zrušen.

482 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1179 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého její vymezení „dvojic letišť uvedených“ v závazcích ze dne 3. května 2007 neodpovídá vymezení dvojic uvedených v oznámení námitek, žalobkyně vysvětluje, že opominula dvě destinace (a to Boloňu a Salzburg), jelikož tyto linky byly výlučně sezónní, ale že to nemění její záměr pokrýt všechny linky. Ryanair k odstranění veškerých pochybností v tomto ohledu tyto dvě destinace zahrnula do pozdějších verzí závazků.

483 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1179 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého celkový počet letištních časů v Corku a Shannonu, které měly být uvolněny, nebyl jasný, žalobkyně zdůrazňuje, že tyto informace jsou jasně uvedeny v „dopise o závazcích“. Krom toho Ryanair tyto údaje potvrdila v dopise a v návrhu závazků ze dne 1. června 2007.

484 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1181 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého Komise není schopna zjistit podmínky provádění řešení nevztahujících se ke způsobu chování navržených v rámci závazku č. 1, žalobkyně uvádí, že upřesnila, jakým způsobem bude kontrola uskutečněna. Aniž poskytla významnou odpověď na toto vysvětlení, Komise ve své odpovědi tvrdila, že vysvětlení změnilo závazky a že je nebyla povinna přijmout. Ryanair pro účely odstranění jakékoli pochybnosti v tomto ohledu do svých pozdějších návrhů zahrnula explicitní ustanovení týkající se předkládání zpráv.

485 Pokud jde o tvrzení učiněné v bodě 1182 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „nesoudržnost a nejasnost“ navržených řešení, vnímaných „určitými soutěžiteli“ jakožto překážky proveditelnosti závazků, vyplývaly z odpovědí „určitých“ soutěžitelů na otázku č. 5 dotazníku zasláního v květnu 2007 subjektům na trhu, pokud jde o jasnost řešení týkajícího se převodu letištních časů, žalobkyně tvrdí, že Komise

nemohla dospět k takovému závěru. Nejprve na tento dotazník odpovědělo pouze 20 soutěžitelů, z nichž 9 neodpovědělo otázku č. 5. Pokud jde o 11 soutěžitelů, kteří na tuto otázku odpověděli, 3 ve skutečnosti k položené otázce nepřistoupili, 3 (LTU, Aer Arann a Clickair) se k jasnosti závazků vyjádřili pozitivně a pouze 5, z nichž 2 byli anonymní, vyjádřilo pochybnosti ohledně jasnosti řešení týkajícího se převodu letištních časů. Komise neuvedla další informace týkající se údajných „nesoudržností“ nebo údajné „nejasnosti“

486 Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group uvádí, že společnosti Ryanair přísluší předložit úplné a účinné závazky ve všech ohledech, aby jí bylo umožněno s jistotou dospět k závěru, že bude možné provést závazky a že nové obchodní struktury budou dostatečně realizovatelné a trvalé k tomu, aby spojení významně nenarušilo účinnou hospodářskou soutěž. Ryanair s Komisí záležitost neprojednala před předložením závazků ze dne 3. května 2007 ani před předložením dřívějších skupin závazků. Komise nikdy neuvedla, že by některý z těchto závazků byl uveden dostatečně jasně a přesně k tomu, aby mohl být proveden. V tomto ohledu se nelze dovolávat žádného legitimního očekávání. Skutečnosti týkající se letištních časů a chování uvedené v závazcích ze dne 3. května 2007 neodpovídají těm uvedeným v dřívějších závazcích. V každém případě závazky ze dne 3. května 2007 nebyly dostatečně jasné a přesné k tomu, aby mohly být provedeny.

487 Krom toho Komise nemůže zohlednit neformální vysvětlení předložené následně, které rovněž nebylo jasné a přesné. Po uplynutí lhůty pro předložení závazků Komise může výjimečně přijmout jejich změnu pouze tehdy, pokud tato změna spočívá v jasném odstranění všech zjištěných problémů hospodářské soutěže, aniž je nutný průzkum trhu. V návaznosti na předložení závazků ze dne 3. května 2007 přitom Ryanair poskytla řadu neformálních informací, někdy v rozporu se zněním závazků ze

dne 3. května 2007, jakož i přeformulované návrhy těchto závazků, a to 25. a 30. května 2007. Žádné z těchto vysvětlení nebylo předloženo řádně. Navíc tato vysvětlení nebyla dostatečná k vyplnění všech formálních mezer uvedených v napadeném rozhodnutí. Aer Lingus tak uvádí, že Ryanair dne 8. května zdůraznila, že „pro objasnění, letištní časy v Heathrow nejsou určeny výlučně společností British Airways a Air France“, a poté dne 11. května tvrdila, že „tyto letištní časy, jsou vyhrazeny výlučně společností British Airways a Air France“. Komise rovněž uvedla, že přinejmenším sedm z deseti soutěžitelů Ryanair, kteří odpověděli na v rámci průzkumu trhu, mělo za to, že závazky ze dne 3. května 2007 nebyly dostatečně jasné, což stačí k podepření jejího tvrzení v napadeném rozhodnutí, podle kterého nesoudržnost a nejasnost závazků ze dne 3. května 2007 představují překážku jejich realizovatelnosti.

b) Závěry Tribunálu

⁴⁸⁸ Z napadeného rozhodnutí vyplývá (viz body 461 až 465 výše), že závazky navržené společností Ryanair v rámci doby vymezené k tomuto účelu čl. 19 odst. 2 nařízení č. 802/2004, která uplynula dne 3. května 2007, nebyly Komisí považovány za dostatečné k vyřešení problémů hospodářské soutěže zjištěné v této fázi. Tento závěr spočívá na dvou důvodech, které jsou uvedeny v napadeném rozhodnutí. Na jedné straně „závazky [ze dne 3. května 2007] dostatečně nesplňují požadavky právní jasnosti a soudržnosti k tomu, aby byly schopny vyloučit zjištěné problémy hospodářské soutěže“ (bod 1182 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Na druhé straně, aniž zohledňují „zjištěné známé nedostatky“ pod bodem 8.2.1 napadeného rozhodnutí, „závazky [ze dne 3. května 2007] nedostačují k vyloučení všech zjištěných problémů hospodářské soutěže“ (bod 1234 napadeného rozhodnutí).

489 Je nutno konstatovat, že argumenty předložené žalobkyní nemohou zpochybnit závěr Komise.

490 Pokud jde zaprvé o formální nedostatky uvedené Komisí v napadeném rozhodnutí, pokud jde o závazky ze dne 3. května 2007, žalobkyně uvádí, že nemohou být uplatněny z důvodu, že analýza obsahu těchto závazků byla provedena v napadeném rozhodnutí.

491 Nicméně ze samotného znění napadeného rozhodnutí vyplývá, že je tato analýza obsahu provedena nezávisle. Komise tak v bodě 1166 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že tyto závazky byly „nejen formulovány nejasně a často protichůdně (viz [bod] 8.2.1)“, ale že „jejich obsah neumožňoval ani vyřešit zjištěné problémy hospodářské soutěže (viz [bod] 8.2.2)“. Tato analýza obsahu se vysvětluje pedagogickou vůlí Komise sdělit společnosti Ryanair výsledky jejího průzkumu trhu, pokud jde o závazky ze dne 3. května 2007, aby bylo možné vysvětlit, jaký by mohl být konečný návrh závazků.

492 Žalobkyně tedy nemůže odmítat existenci nedostatků zjištěných v bodě 8.2.1 napadeného rozhodnutí, pokud jde o formu použitou k prezentaci závazků, nejasnost závazku týkajícího se „předního nabyvatele“ letištních časů, mechanismy převodu uvedených letištních časů a o kontrolu závazků vztahujících se ke způsobu chování, pouhou záminkou, že byla provedena věcná analýza těchto závazků, přičemž taková analýza byla provedena podpůrně a vycházela z předpokladu, že uvedené závazky byly předloženy takovým způsobem, jaký mohl zajistit jejich provedení.

493 Zadruhé se žalobkyně nemůže dovolávat postoje Komise, pokud jde o závazky předložené dříve. Forma použitá žalobkyní byla použita v minulosti pouze k prezentaci závazků ze dne 17. dubna 2007, které patří do kontextu odpovědi na oznámení námitek v okamžiku, kdy posouzení účinků na hospodářskou soutěž ještě nebylo dokončeno. Ačkoliv v tomto posledně uvedeném rámci může žalobkyně zpochybnit závěry takového posouzení tím, že zpochybní existenci problémů hospodářské soutěže, není přípustné, aby k analýze provedené Komisí připojovala prohlášení nebo stanoviska v návrhu takových závazků, jako jsou závazky ze dne 3. května 2007 vzhledem k tomu, že tento návrh musí vyjadřovat vůli vyloučit problémy zjištěné v této fázi jako kompenzaci rozhodnutí o povolení. V případě neshody o závazcích, které požaduje Komise, mají strany spojení nadále možnost odmítnout takové závazky navrhnout a napadnout před Tribunálem případné rozhodnutí o zákazu ve vztahu k jejich spojení.

494 Navíc na rozdíl od dřívějších návrhů některé závazky ze dne 3. května 2007 byly předloženy poprvé, jako závazek „předního nabyvatele“, který Komise v napadeném rozhodnutí označila za příliš nejasný z pohledu své dřívější rozhodovací praxe v tomto ohledu (bod 1172 odůvodnění a poznámka pod čarou 1428 napadeného rozhodnutí). Tato rozhodovací praxe zejména vyžaduje jasnou a přesnou doložku skutečně podmiňující uskutečnění spojení podniků provedením příslušného závazku.

495 Zatřetí žalobkyně nemůže zpochybňovat závěr, podle kterého závazky ze dne 3. května 2007 vykazují formální nedostatky, když se dovolává, jak bylo připomenuto v bodech 475 až 486 výše, upřesnění a objasnění poskytnutých následně v odpověď na žádost Komise. Tato upřesnění patří do jiného kontextu, a to do kontextu konečného návrhu závazků, a nikoli do rámce posouzení Komise ohledně formy a jasnosti

závazků předložených společností Ryanair na konci řízení stanoveného k tomuto účelu nařízením č. 802/2004.

⁴⁹⁶ V důsledku toho žalobkyně neuvádí argumenty, které mohou právně dostatečným způsobem zpochybnit posouzení Komise uvedené v napadeném rozhodnutí, podle kterého závazky ze dne 3. května 2007 měly takové formální nedostatky, že nebylo možné dospět s jistotou k závěru, že je možné je provést a že nápravy, které z nich vyplývají jsou dostatečně realizovatelné a trvalé k tomu, aby překážky pro účinnou hospodářskou soutěž, kterým mají tyto závazky zabránit, nemohly v relativně blízké budoucnosti nastat.

⁴⁹⁷ Nyní je třeba přezkoumat argumenty žalobkyně týkající se návrhu závazků ze dne 1. června 2007. Argumenty týkající se věcného posouzení návrhů závazků předložených Komisi jsou přezkoumány právě v této souvislosti.

3. *K neexistenci formálních nedostatků v návrhu závazků ze dne 1. června 2007*

a) Argumenty účastníků řízení

⁴⁹⁸ Žalobkyně tvrdí, že Komise v bodech 1236 až 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí neoprávněně tvrdila, že návrh závazků ze dne 1. června 2007 nebyl platně navržen a že nebyla povinna jej přezkoumávat. Vzhledem k tomu, že byla v napadeném

rozhodnutí provedena analýza obsahu tohoto návrhu, nelze tvrdit, že nemohou být analyzovány. Podle žalobkyně byl dopis, který zaslala dne 1. června 2007 Komise, prezentován jako „prozatímní verze“, aby do něj Komise mohla zapracovat konečné formulační změny, které by mohly být vyžadovány k tomu, aby tyto závazky byly přesné, neobsahovaly nejednoznačnosti a aby byly soudržné v celém dokumentu. I kdyby měla Komise za to, že tato kvalifikace jako „předběžná verze“ a neexistence podpisu byly formálními mezerami, které brání hodnocení podstaty závazků ze dne 1. června 2007, přísluší Komisi, aby o tom informovala Ryanair, což neučinila. Dopis Komise společnosti Ryanair ze dne 4. června 2007 tak pouze uváděl, že návrh závazků ze dne 1. června 2007 neumožňuje vyřešit problémy hospodářské soutěže zjištěné v této fázi, aniž uvedl, že Komise měla za to, že nebyla povinná je hodnotit, jelikož byly navrženy ve formě předběžné verze. Komise tím porušila zásady řádné správy a ochrany legitimního očekávání.

⁴⁹⁹ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group uvádí, že nepodepsané závazky explicitně předložené ve formě návrhu nelze považovat za závazky „vůči ní“ ve smyslu čl. 8 odst. 2 nařízení o spojování podniků. Takové závazky mohou být změněny nebo vzaty podnikem, který je navrhl, zpět. V každém případě, i kdyby byl návrh závazků ze dne 1. června 2007 předložen ve formách, neumožnil by Komisi s požadovaným stupněm jistoty stanovit, že vyřeší zjištěné problémy hospodářské soutěže, aniž by bylo nutné znovu provádět průzkum trhu. Krom toho žalobkyně nemůže uplatňovat zásadu řádné správy jako takovou pro účely tvrzení, že Komise měla posoudit návrh závazků ze dne 1. června 2007 a Komise nikdy Ryanair neslíbila, že v napadeném vyhodnotí posoudí všechny návrhy závazků.

b) Závěry Tribunálu

500 Stejně jako závazky ze dne 3. května 2007, byl návrh závazků ze dne 1. června 2007 Komisí v napadeném rozhodnutí odmítnut ze dvou důvodů (viz body 467 a 468 výše).

501 Na jedné straně Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že návrh závazků ze dne 1. června 2007 „[byl] oznámen výslovně ve formě předběžné verze, bez podpisu a aniž byly dodrženy formální požadavky vyžadované na základě článku 20 nařízení [...] č. 802/2004“. Komise dospěla k závěru, že „[v]zhledem k tomu, že Ryanair formálně nepředložila nové závazky, [nebyla] je Komise povinna v tomto rozhodnutí hodnotit“. Komise zvláště uvedla že „povolení nemohla podřídit podmínce dodržení tohoto návrhu závazků“ (bod 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

502 Dále Komise zdůraznila, že „v každém případě, i kdyby byl návrh závazků ze dne [1. června 2007] předložen řádně řádné formě, nedostačovaly by závazky stále k tomu, aby Komise mohla dospět k závěru, na základě informací, které již měla k dispozici, že by zcela a jednoznačně vyřešily zjištěné problémy hospodářské soutěže“ (bod 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který odkazuje na bod 43 oznámení o nápravných opatřeních a na rozsudek EDP v. Komise, bod 28 výše, body 161 až 163).

503 Pokud jde o první důvod uplatněný Komisí k odmítnutí návrhu závazků ze dne 1. června 2007, ze samotného textu tohoto dokumentu vyplývá, že jde o pouhý návrh,

a nikoli o verzi, která může Ryanair zavazovat, jak je to ostatně v této fázi řízení nezbytné. I když je tento dokument nadepsaný „Právně závazné závazky společnosti Ryanair vůči Komisi“, je prezentován ve formě „konceptu“ a místo pro podpis generálního ředitele společnosti Ryanair je ponecháno prázdné. Úvodní dopis, který je podepsán generálním ředitelem Ryanair, zmiňuje rovněž, že je uvedený dokument předložen ve formě konceptu, aby byla Komisi ponechána možnost zpracovat do něj konečné formulační změny, které by mohly být vyžadovány k tomu, aby tyto závazky byly přesné, jednoznačné a soudržné v celém dokumentu. Komise již však nemá možnost provádět taková upřesnění v tak pokročilé fázi řízení, kdy musí být konečný návrh závazků nejen závazný pro stranu, která jej předkládá, ale také sám o sobě dostatečný k tomu, aby Komise byla schopna jej posoudit, aniž by musela znovu žádat o názor třetích osob na jeho obsah.

504 Krom toho skutečnost, že byla „i tak“ provedena analýza obsahu návrhu závazků ze dne 1. června 2007, nelze vykládat v tom smyslu, že to žalobkyni umožňuje Komisi nepředložit právně závazné závazky v konečné fázi řízení.

505 Žalobkyně tedy nevznáší argumenty, které by mohly právně dostatečným způsobem zpochybnit posouzení Komise uvedené v napadeném rozhodnutí, podle kterého jí návrh závazků ze dne 1. června 2007 neumožnil dospět k jistému závěru, že by bylo možné tento návrh provést a že by nápravy, které z něj vyplývají, byly dostatečně realizovatelné a trvalé k tomu, aby překážky pro hospodářskou soutěž, kterým měly tyto závazky zabránit, v relativně blízké budoucnosti nemohly nastat.

506 Posouzení argumentů žalobkyně ohledně věcného přezkumu závazků ze dne 3. května 2007 a návrhu závazků ze dne 1. června 2007 se tedy provádí podpůrně, jak to bylo ostatně učiněno v napadeném rozhodnutí.

4. *K věcnému posouzení závazků ze dne 3. května 2007 a návrhu závazků ze dne 1. června 2007*

a) Argumenty účastníků řízení

507 Žalobkyně Komisi vytyká, že nadhodnotila konkurenční tlak, který na sebe Aer Lingus a Ryanair vzájemně vykonávají, a že se dopustila pochybení v rámci posouzení hrozby vstupu, který by mohl zabránit protisoutěžnímu provozování monopolu (viz pokyny a rozsudek easyJet, bod 102 výše, bod 202). Tím, že se Komise opírala o chybnou analýzu účinků spojení na hospodářskou soutěž, nepřiměřeně vyžadovala, aby Ryanair našla „předního nabyvatele“, který by vytvořil základnu pro významný počet letadel v Dublinu, aby okamžitě soutěžil s entitou vytvořenou spojením. Žádná letecká společnost totiž nemůže současně vytvořit základnu pro takový počet letadel na jednom letišti a ve lhůtě šesti měsíců nabízet služby na všech 35 linkách, kde se služby překrývají. Mnoho těchto linek je charakterizováno přeplněností kapacit a lhůta šesti měsíců by neumožnila převod počtu nutných letištních časů na nového účastníka trhu z důvodu plánování postupů převodu letištních časů stanovených IATA.

508 Žalobkyně uvádí, že stranám spojení nepřísluší prokázat, že navrhované závazky napraví problémy hospodářské soutěže zjištěné Komisí. Naproti tomu přísluší Komisi, aby prokázala, že transakce změněná závazky významně narušuje účinnou hospodářskou soutěž (rozsudek EDP v. Komise, bod 28 výše, body 63 a 77). Komise přitom neprovedla celkové posouzení změněného spojení, ačkoli to bylo vyžadováno v bodě 77 rozsudku EDP v. Komise, bod 28 výše. Krom toho pro závazky navržené po uplynutí lhůty stanovené v čl. 19 odst. 2 nařízení č. 802/2004, z bodů 161 a 163 rozsudku EDP v. Komise, bod 28 výše vyplývá, že je Komise povinná je zohlednit, pouze pokud by přímo vyřešily problémy hospodářské soutěže a bez nutnosti dodatečného šetření. Na rozdíl od toho, co bylo uvedeno v bodě 1237 odůvodnění napadeného rozhodnutí, toto pravidlo se nepoužije na návrh závazků ze dne 1. června 2007, jelikož tento návrh odpovídá na specifické návrhy učiněné Komisí na základě svého posouzení závazků ze dne 3. května 2007.

509 Žalobkyně má v podstatě za to, že převod letištních časů a závazky vztahující se ke způsobu chování dostačují k odstranění veškerých problémů hospodářské soutěže. Převod letištních časů v Londýně-Heathrow, které jsou „nejdražší na světě“, „by pravděpodobně vedlo k rozšíření soutěžitelů na této lince“ (bod 1216 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Přenechání letištních časů pro jiné linky z Dublinu, Shannonu nebo Corku by jakékoli letecké společnosti umožnilo vstoupit na jakoukoli linku, kde se služby překrývají nebo na jakoukoli linku podle jejího výběru, případně s vytvořením základny pro letadla v Irsku. „Zmrazení frekvencí“ by zajistilo, že by v případě zvýšení poptávky na lince Ryanair již nebyla schopna se této poptávky „zmocnit“ na úkor soutěžitele. Závazek nesnižovat, ledaže je linka nezisková, znamená, že i v případě neexistence nového vstupu na danou linku, společná kapacita Ryanair – Aer Lingus obtížně umožňuje zvyšovat ceny a zároveň zachovat přijatelný koeficient naplnění. Okamžité snížení cen Aer Lingus o 10 % v návaznosti na spojení by bylo

zdrojem okamžitých úspor pro spotřebitele. Tyto závazky odpovídají závazkům, které Komise přijala v rozhodnutí ze dne 11. února 2004 (Věc COMP/M.3280 – Air France/KLM), týkající se subjektů s větší tržní silou než Ryanair.

- ⁵¹⁰ Zprvce pokud jde o závazky týkající se letištních časů, žalobkyně uvádí, že se Komise dopustila pochybení tím, že dospěla k závěru, že nebyly vhodné. Komise při průzkumu trhu položila nesprávnou otázku. Měla se tázat, zda by soutěžitelé byli ochotni vstoupit na linky, pokud by na těchto linkách entita vytvořená spojením nezabírala dostatečnou kapacitu nebo tam uplatňovala podstatně vyšší ceny než před uskutečněním spojení. Krom toho někteří soutěžitelé uvedli, že ačkoli neměli v plánu vstoupit okamžitě, zamýšleli tak učinit, kdyby to bylo z obchodního hlediska zajímavé. V důsledku toho skutečnost, že žádný soutěžitel neodpověděl, že vstoupí na linky, kde se činnosti překrývají, představuje důkaz toho, že soutěžitelé věřili tomu, že spojení nebude mít účinky narušující hospodářskou soutěž. Bylo by tedy nerozumné vyžadovat, aby závazky skutečně vedly ke vstupu. Takový požadavek by sankcionoval Ryanair z důvodu, že je „velmi efektivní“ a že nabízí tak nízké ceny, že s ní žádná letecká společnost nechce soupeřit ani na linkách, které jsou provozovány „monopolně“. Žalobkyně dodává, že se Komise za účelem posouzení závazků ze dne 3. května 2007 nemůže dovolávat odpovědi na otázku č. 6 dotazníku zaslaného tržním subjektům, pokud jde o vstupy. V každém případě závazky týkající se letištních časů v Dublinu postačí k nápravě zjištěných problémů hospodářské soutěže. Komise nepředložila žádný důkaz prokazující, z jakého důvodu by měl být nový účastník na trhu schopen okamžitě provozovat všechny linky, kde se činnosti překrývají a nabízet stejné frekvence jako Aer Lingus k tomu, aby vykonával účinný konkurenční tlak (body 1200 až

1206 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pojmy „kritická velikost“ a „vyžadovaný stupeň hospodářské soutěže“ použité v tomto ohledu nejsou Komisí podepřeny.

511 Pokud jde zadrugé o letištní časy na letištích příletu, žalobkyně tvrdí, že Komise nemůže tvrdit, že jsou tyto závazky týkající letištních časů nedostatečné, aniž v tomto ohledu uvede upřesnění. Aer Lingus totiž má na hlavních letištích pouze omezené množství letištních časů a Ryanair se jich nemůže vzdát, aby by tím zároveň nebyla narušena logika spojení a podstatně snížena schopnost Aer Lingus soutěžit se síťovými dopravci. Tito síťoví dopravci mají na hlavních letištích příletu dostatečné množství letištních časů. Ve většině případů mají dominantní postavení na leteckých uzlech, kde působí. Nepotřebují tedy dodatečné letištní časy k tomu, aby mohli vstoupit na linky nebo je rozšířit z letiště, kde mají základnu, do Dublinu. Tyto letištní časy by pouze posílily dominantní postavení těchto společností na letištích, kde mají základnu, a snížily by hrozbu pro hospodářskou soutěž, kterou na ně může vyvíjet značka Aer Lingus. Nebude tomu tak v případě nízkonákladových dopravců, kteří zajišťují spojení nebo mohou zajišťovat spojení pro sekundární letiště, jako jsou letiště obsluhovaná společnostmi Ryanair, nebo kde neexistují problémy, pokud jde o letištní časy. V tomto kontextu Komise nesprávně uplatnila pojem „dvojice měst“ a trvala na tom, aby novým účastníkem na trhu byla nízkonákladová letecká společnost, přičemž požadovala, aby se Ryanair vzdala letištních časů na hlavních letištích. Odkaz učiněný Komisí na rozdíl mezi nahraditelností poptávky a nabídky (bod 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí) slouží pouze k zamaskování tohoto „zjevného rozporu“ v úvahách. Pokud jde o průzkum trhu ohledně otázky letišť příletu, musejí být odpovědi soutěžitelů vykládány s největší obezřetností, jelikož by mnozí z nich museli čelit zvýšené hospodářské soutěži, pokud by spojení bylo schváleno. Jedinou relevantní otázkou zůstává, zda je přístup k letištním časům, který má Aer Lingus na určitých významných letištích, podstatný pro vstup za předpokladu, že by entita vytvořená spojením zneužívala svého postavení. British Airways tak nemohla mít za to, že je přístup k letištním časům na významných letištích podstatný z důvodu, že tyto aglomerace mají jiná letiště, jejichž letištní časy nejsou přetížené, a že první

úprava použitelná na letištní časy stanoví, že polovina nové kapacity je přidělena novým účastníkům na trhu.

512 Pokud jde zatřetí o fragmentaci vstupu, žalobkyně Komisi vytýká že tuto skutečnost nezohlednila v bodech 1211 a 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Návrh závazků ze dne 1. června 2007 přesto konkrétně stanoví, že letecká společnost, která převezme letištní časy v Heathrow bude upřednostněna pro letištní časy v Dublinu. Navíc se Komise k prokázání, že je „fragmentovaný vstup“ problematický, neopírala o celkový odkaz na odpovědi na otázku č. 2 písm. b) položenou v rámci průzkumu trhu a o odkaz na „kritickou velikost“, tedy nedefinovaný výraz převzatý z odpovědi LTU při této příležitosti (bod 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Přitom pouze 15 z 20 účastníků průzkumu trhu odpovědělo na otázku týkající se „fragmentovaného vstupu“. Navíc stejně jako v ostatních případech Komise nepřipustila, že tržní subjekty s významným potenciálem, v projednávané věci British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic a Clickair, učinily prohlášení, která byla v rozporu s těmito závěry. Některé odpovědi nasvědčují i tomu, že by byl vstup jediného nového účastníka na trhu pro hospodářskou soutěž nepříznivý. Jediná otázka, která by stála za položení, je otázka, zda by vstup, ať už je fragmentovaný, nebo se týká jediného soutěžitele, vykonával dostatečný konkurenční tlak na entitu vytvořenou spojením za předpokladu, že by tato entita zvýšila ceny. Otázka, zda by vstup nového jediného soutěžitele představoval silnější konkurenční tlak než vstup více než jednoho nového subjektu na trh, není správnou otázkou.

513 Pokud jde začtvrté o provozní způsob nového účastníka na trhu, žalobkyně uvádí, že se zdá, že Komise vyžaduje, aby tento účastník na trhu uplatňoval zcela stejný hospodářský model jako Aer Lingus. Žalobkyně přitom připomíná, že Aer Lingus na Ryanair nevykonává žádný významný konkurenční tlak a že v každém případě nic neprokazuje, že by s ní jiný dopravce, ať již by byl jeho hospodářský model jakýkoli,

mohl významně soutěžit. Navíc transakce, jejímž cílem je zvýšit efektivnost Aer Lingus, aby mohla soutěžit se síťovými dopravci, rozšíření nebo vstup dalšího síťového dopravce, jako jsou British Airways nebo Air France, by spotřebitelům snadno nabídla alternativu k Aer Lingus. Komise nemůže jednak vyžadovat, aby Ryanair uvedla hospodářský model nového účastníka na trhu, a jednak jednoduše vyžadovat, aby navržené závazky umožňovaly vstoupit na trh určitým dopravcům, kteří jsou schopnější vykonávat tlak na entitu vytvořenou spojením.

- 514 Pokud jde o závazky týkající se letištních časů v Londýně-Heathrow, žalobkyně uvádí, že Komise zpochybnila jejich účelnost z důvodu, že jsou vyhrazeny British Airways a Air France. Přitom tomu tak není, jelikož Ryanair dne 1. června 2007 písemně uvedla, že tyto letištní časy mohou být převzaty jakoukoli leteckou společností, která má infrastrukturu v Heathrow. Komise v každém případě neunesla důkazní břemeno, které jí přísluší, jelikož zpochybnila užitečnost převodu letištních časů. Rovněž je neoprávněné její tvrzení v bodě 1217 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že by tyto dvě společnosti nemohly v dostatečném rozsahu vyvážit zánik konkurenčního tlaku společnosti Aer Lingus. British Airways a Air France totiž patří mezi nejsilnější soutěžitele v Evropě, kteří v Irsku působí již několik desetiletí a dobře znají irský trh: British Airways již působí a sdílí kódy s Aer Lingus na této lince a Air France vlastní CityJet, společnost se základnou v Dublinu. Stejně tak Komise v bodě 1218 odůvodnění napadeného rozhodnutí nijak neprokázala, že pokud by letištní časy byly rozděleny mezi dva velmi silné dopravce, transakce pozměněná závazky by značně narušovala účinnou hospodářskou soutěž na lince Dublin-Londýn (Heathrow). Krom toho vzhledem k tomu, že byla zastupitelnost londýnských letišť podle žalobkyně omezená, neumožňovala tato linka provozovaná Aer Lingus vykonávat žádný významný konkurenční tlak na operace společnosti Ryanair s příletem na jiná londýnská letiště. Nakonec tím, že se Komise omezila na uvedení „nebezpečí právního sporu“, pokud jde o možnost

společnosti Ryanair převést letištní časy v Heathrow bez projednání této záležitosti s dalšími akcionáři Aer Lingus, nezohlednila Komise právní stanovisko poskytnuté irskou radou potvrzující, že by převod byl možný.

- 515 Pokud jde zašesté o závazky vztahující se ke způsobu chování, žalobkyně tvrdí, že je závazek týkající se snížení cen společnosti Aer Lingus o 10 % snadno ověřitelný prostřednictvím zveřejňování cen společností Aer Lingus ve své výroční zprávě. Komise pochybila, když Ryanair žádala o upřesnění, zda se snížení cen týká všech linek, kde se činnosti překrývají. Bylo by totiž prakticky nemožné zvýšit ceny na linkách, kde se činnosti překrývají a dále snížit všechny ceny na všech linkách na krátké vzdálenosti o 10 %. Stejně tak, ačkoli Komise tvrdí, že nemůže stanovit, jaká je konkurenční cena, představuje snížení cen značné a uskutečnitelné výhody. „Zmrazení“ frekvencí v případě nového vstupu směřuje k odpovědi na tvrzení Komise týkajících se údajné agresivní reakce Ryanair s ohledem na nové účastníky na trhu, a to reakce spočívající ve zvýšení frekvencí na linkách, na které vstoupí jiná letecká společnost. Navíc závazek, že nebudou zvyšovány frekvence, směřoval k odstranění obavy, aby Ryanair neomezila kapacitu na linkách, kde se činnosti překrývají, a nebyla tak schopna zvýšit své ceny. Tím, že se Ryanair zavázala, že na linkách, kde se služby překrývají, zachová kombinovanou kapacitu, nebude již schopna zvyšovat ceny, přičemž zachová přijatelný faktor obsazenosti, což je v souvislosti s jejím hospodářským modelem rozhodné.

- 516 Pokud jde zasedmé o řešení „předního nabyvatele“ žalobkyně nejprve uvádí, že toto řešení nebylo nikdy v dřívějších věcech týkajících se leteckých společností použito. Takový požadavek je rovněž zbytečný a nepřiměřený. S ohledem na skutečnost, že Ryanair nabízí nejnižší ceny na trhu a že velký počet linek, kde se činnosti překrývají, nemá dostatečný provoz k tomu, aby unesl třetího dopravce, bylo by obchodně velmi složité najít „předního nabyvatele“. Jediné řešení by spočívalo v tom, že by se Ryanair

a Aer Lingus těchto linek vzdaly nebo s „předním nabyvatelem“ uzavřely protiprávní dohodu o stanovení cen. Ze „zmrazení frekvencí“ vyplývá, že noví účastníci na trhu nebudou odrazováni od proniknutí na linku, kde se činnosti překrývají, nebezpečím, že Ryanair zvýší své frekvence na těchto linkách. S výjimkou letištních časů v Heathrow, nemají letištní časy v Dublinu a na většině dalších letišť v Evropě (možná s výjimkou dalších hlavních přeplněných letišť) skutečnou hodnotu, a nejsou tedy pro jinou leteckou společnost zajímavé. Nakonec Komise pochybila v tom, že měla za to, že je závazek týkající se „předního nabyvatele“ nedostatečný z důvodu jeho omezeného rozsahu a z důvodu, že povede k „fragmentovanému vstupu“ (bod 1238 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tento závazek posílený v návrhu závazků ze dne 1. června 2007 je založený na žádosti učiněné v tomto smyslu službami Komise. Žalobkyně kritizuje rovněž vůli Komise, aby žalobkyně nesla riziko toho, že žádný „přední nabyvatel“ nebude ve stanovené lhůtě nalezen.

- ⁵¹⁷ Komise podporovaná Irskem a Aer Lingus Group připomíná, že závazky ze dne 3. května 2007 přezkoumala a vyloučila, přičemž dospěla k následujícím zjištěním: opatření týkající se letištních časů nebyla vhodná, jelikož nepovedou k významnému vstupu na linkách, kde se služby překrývají (body 1186 až 1196 odůvodnění napadeného rozhodnutí), návrh „předního nabyvatele“ nemůže napravit neexistenci vyhlídky vstupu (bod 1197 odůvodnění napadeného rozhodnutí), rozsah závazků nebyl dostatečný (body 119 až 1206 odůvodnění napadeného rozhodnutí), závazky nezmiňují letištní časy na významných letištích příletu (body 1207 až 1209 odůvodnění napadeného rozhodnutí), závazky mohly vést pouze ke vstupu několika leteckých společností (fragmentovaný vstup) (body 1210 až 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí), závazky nezohledňují provozní model nového účastníka na trhu (body 1213 až 1215 odůvodnění napadeného rozhodnutí), závazky týkající se letištních časů v Londýně-Heathrow neumožňují vyloučit problémy hospodářské soutěže na lince Dublin-Londýn (body 1216 až 1219 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a další závazky

neumožňují vyloučit narušení účinné hospodářské soutěže (bod 1220 až 1226 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

518 Komise má zvláště za to, že nápravná opatření související se vstupem jsou přijatelná pouze za předpokladu, že bude dostatečným způsobem prokázáno, že noví soutěžitelé skutečně vstoupí na trh, čímž budou napraveny uvedené problémy hospodářské soutěže (bod 1188 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Hlavním cílem závazků je zajistit konkurenční strukturu trhu a pouhá hrozba příchodu soutěžitele zjevně nepostačí k dosažení tohoto cíle, nejde-li o velmi výjimečné případy. Ve skutečnosti je nahrazení poptávky „nejbezprostřednější a nejúčinnější tlak“ na dodavatele určitého produktu, zejména pokud jde o jejich rozhodnutí ohledně stanovení ceny, zatímco tlaky související s potenciální hospodářskou soutěží jsou obecně méně přímé a v každém případě vyžadují provedení podrobné analýzy. Komise uvádí, že v projednávané věci relevantní trhy nejsou charakterizovány „prokázanou snadností vstupu“, ale spíše „výstupy konkurentů jiných než Aer Lingus“. Nic v pokynech nenaznačuje, že by spojení, které vede k vytvoření monopolu, značně nenarušovalo účinnou hospodářskou soutěž, je-li hrozba vstupu nových soutěžitelů dostatečná. Rozsudek *easyJet v. Komise*, bod 102 výše není ani v tomto ohledu relevantní. Tribunál měl v této věci za to, že jmenovité označení nového účastníka na trhu není nutné, projevilo-li zájem o vstup na dotčené trhy v průběhu správního řízení několik soutěžitelů v návaznosti na závazky navrhované účastníky dotčeného spojení, a že je skutečný vstup nového soutěžitele možno považovat za velmi pravděpodobný. Naproti tomu v projednávané věci je vstup nového soutěžitele nepravděpodobný z důvodů uvedených v bodě 7.8 napadeného rozhodnutí a z důvodu skutečnosti, že žádný ze soutěžitelů, kteří odpověděli na průzkum trhu neprojevil svůj zájem o konkrétní vstup na jednu z linek, kde se služby překrývají (bod 1190 až 1196 odůvodnění napadeného rozhodnutí), případně s výjimkou *British Airways* a *Air France*, které by rozšířily své činnosti na lince Dublin-Londýn, což Komise považovala za nedostatečné k vyloučení problémů hospodářské soutěže na této lince (body 1216 až 1219 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Právě z důvodu této neexistence vyhlídky vstupu Komise společnosti *Ryanair* neformálně navrhl, aby označila „předního nabyvatele“. Není důležité, že

jde o první spojení leteckých společností, ve kterém Komise vznesla takový návrh, nebo že Ryanair považovala jeho splnění za složité, nebo dokonce za nemožné. Ve vztahu k dřívějším věcem se tato transakce liší v tom, že se týká dvou společností, které nabízejí služby z místa na místo a které obě provozují významný počet letadel z téhož letiště na velkém počtu linek, kde se služby překrývají. Naproti tomu na rozdíl od dřívějších případů, není přeplněnost letišť jedinou překážkou vstupu v projednávané věci. Komise zdůrazňuje, že nemůže přijmout závazky, které tyto problémy hospodářské soutěže odstraňují pouze částečně z důvodu, že dotčená strana nemůže přistoupit na další závazky.

b) Závěry Tribunálu

⁵¹⁹ Návrh závazků ze dne 1. června 2007 byl vytvořen v návaznosti na podrobné diskuze mezi Komisí a společností Ryanair ohledně obsahu závazků ze dne 3. května 2007 a způsobu nápravy zjištěných problémů. V tomto ohledu je třeba odkázat na argumenty uplatněné společností Ryanair k obsahu schůzky ze dne 1. června 2007 (viz bod 472 výše) a k obsahu nahrané telefonické konference, ke které mezi společností Ryanair a Komisí došlo dne 29. května 2007.

⁵²⁰ Navzdory těmto upřesněním k tomu, co bylo považováno za nezbytné k povolení transakce, žalobkyně – jak sama přiznala (viz bod 471 výše) – předložila konečný návrh závazků, který neodpovídal požadavkům Komise, pokud jde o významný počet letadel, pro které měla být vybudována základna v Dublinu ve lhůtě šesti měsíců

od přijetí napadeného rozhodnutí s možností prodloužení o šest měsíců. Návrhem společnosti Ryanair bylo přijmout zásadu okamžitého umístění poloviny tohoto významného počtu letadel, plus dvou letadel používaných na linkách do Londýna-Heathrow ve lhůtě šesti měsíců od zveřejnění nové nabídky, která by byla zveřejněna ve lhůtě šesti měsíců od přijetí napadeného rozhodnutí s možným prodloužením o šest měsíců.

- 521 Navíc v rámci nápravných opatření navržených v projednávané věci, a to hlavně převedení letištních časů na jednoho nebo několik subjektů, Ryanair měla za to, že seskupení Ryanair – Aer Lingus nebude činit problémy ve vztahu k hospodářské soutěži, pokud umožní převést letištní časy na nové účastníky na trhu nebo na přítomné účastníky, pokud jde o linku do Londýna-Heathrow, aby zvýšili své podíly na trhu. Komise toto opatření považovala za nedostatečné k tomu, aby zpochybnilo nepříznivý účinek na hospodářskou soutěž způsobený odstraněním hlavního soutěžitele společnosti Ryanair. Na jednání tak uvedla, že v projednávané věci bylo spíše třeba, aby se Ryanair vzdala svého podílu na trhu ve prospěch soutěžitelů, než aby požadovala přijetí zásady vytvoření nebo rozšíření dominantního postavení seskupení Ryanair – Aer Lingus na jedné z linek s tím, že se případný soutěžitel usadí nebo zvýší svůj tržní podíl z pouhého důvodu, že mu jsou nabídnuty letištní časy.

- 522 V tomto ohledu je třeba uvést, že na rozdíl od předchozích spojení podniků v odvětví letecké přepravy osob (taková spojení, o kterých se jednalo ve věcech Air France/KLM a Lufthansa/Swiss), se Komise nemohla v projednávané věci spokojit s pouhými letištními časy k zajištění přístupu k provozování linky. Nejde totiž o transakci, která se dotýká činných hospodářských subjektů, jež mají základny na letištích v různých zemích. Ryanair a Aer Lingus působí ze stejného letiště, tedy z letiště v Dublinu, kde požívají významných výhod, kterým by jejich soutěžitelé nemohli snadno čelit.

523 Navíc výsledky průzkumů trhu prokázaly, že současní a potenciální soutěžitelé nejsou připraveni soutěžit s entitou vytvořenou spojením na všech linkách dotčených spojením. Ani na lince Dublin-Londýn (Heathrow) zájem určitých leteckých společností, které již na této lince byly přítomny, nebyl potvrzen zásadním prohlášením o závazcích v tomto ohledu, které mohlo být předloženo společností Ryanair k podepření svého závazku týkajícího se „předního nabyvatele“.

524 V této fázi řízení, z důvodů uvedených oprávněně v napadeném rozhodnutí, pokud jde o závazky ze dne 3. května 2007 a s ohledem na upřesnění, která přinesl návrh závazků ze dne 1. června 2007 neuvádí žalobkyně argumenty, které by mohly právně dostatečným způsobem zpochybnit posouzení Komise uvedené v napadeném rozhodnutí, podle kterého návrh závazků ze dne 1. června 2007 neumožňoval dospět s jistotou k závěru, že je možné je provést a že nápravy, které z těchto závazků vyplývají, jsou dostatečně realizovatelné a trvalé k tomu, aby překážky pro účinnou hospodářskou soutěž, kterým mají tyto závazky za cíl zabránit, nemohly v relativně blízké budoucnosti nastat.

525 Pátý žalobní důvod tedy musí být jako takový zamítnut pokud jde jak o formální platnost návrhů předložených Komisi v rámci správního řízení, tak o věcné posouzení obsahu těchto návrhů.

526 Vzhledem k výše uvedenému, je třeba žalobu podanou společností Ryanair zamítnout.

K nákladům řízení

- ⁵²⁷ Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.
- ⁵²⁸ Vzhledem k tomu, že Komise a Aer Lingus Group požadovaly náhradu nákladů řízení a Ryanair neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené kromě toho, že ponese vlastní náklady řízení, uložit náhradu nákladů řízení vynaložených Komisí a Aer Lingus Group.
- ⁵²⁹ Podle čl. 87 odst. 4 prvního pododstavce jednacího řádu členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, nesou vlastní náklady řízení. Irsko tedy ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (třetí senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Ryanair Holdings plc ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí a Aer Lingus Group plc.

3) Irsko ponese vlastní náklady řízení.

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 6. července 2010.

Podpisy.

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu	II - 3472
A – Účastnice sporu	II - 3472
B – Správní řízení	II - 3473
C – Obsah napadeného rozhodnutí	II - 3474
1. Relevantní trhy	II - 3475
2. Posouzení účinků transakce na hospodářskou soutěž	II - 3476
3. Posouzení závazků	II - 3478
Řízení a návrhová žádání účastníků řízení	II - 3478
Právní otázky	II - 3480
A – K prvnímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení konkurenčního vztahu mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus	II - 3483
1. K „přílišné důležitosti“ přiznané podílům na trhu	II - 3485
a) Argumenty účastníků řízení	II - 3485
b) Závěry Tribunálu	II - 3486
2. K nezohlednění „podstatných rozdílů“ mezi společnostmi Ryanair a Aer Lingus	II - 3491
a) K použití pojmu „nejbližší konkurenti“ a „automatického“ odvození existence značných omezení hospodářské soutěže	II - 3492
Argumenty účastníků řízení	II - 3492
Závěry Tribunálu	II - 3493
	II - 3683

b)	K „podstatným rozdílům“ týkajícím se provozních nákladů, uplatňova- ných cen a úrovně služeb	II - 3495
	Argumenty účastníků řízení	II - 3495
	Závěry Tribunálu	II - 3497
c)	K rozdílu mezi letišti místa určení	II - 3504
	Argumenty účastníků řízení	II - 3504
	Závěry Tribunálu	II - 3507
3.	Ke konkurenční výhodě, kterou přináší existence základny na letišti v Dub- linu	II - 3516
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3516
b)	Závěry Tribunálu	II - 3517
4.	K „netechnickým důkazům“	II - 3520
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3520
b)	Závěry Tribunálu	II - 3522
5.	K ekonometrické analýze provedené Komisí	II - 3525
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3525
b)	Závěry Tribunálu	II - 3528
6.	K ekonometrickým analýzám předloženým společností Ryanair	II - 3541
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3541
b)	Závěry Tribunálu	II - 3543
7.	Ke konkurenčním tlakům vykonávaným charterovými společnostmi	II - 3545
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3545
b)	Závěry Tribunálu	II - 3546

8.	K průzkumu provedenému u cestujících	II - 3548
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3548
b)	Závěry Tribunálu	II - 3549
9.	K šetření provedenému u klientských podniků	II - 3551
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3551
b)	Závěry Tribunálu	II - 3553
10.	K újmě způsobené spotřebitelům	II - 3554
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3554
b)	Závěry Tribunálu	II - 3556
B –	K druhému žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení překážek vstupu	II - 3557
1.	K významu, který je třeba dát nevstoupení nových soutěžitelů na relevantní trhy	II - 3559
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3559
b)	Závěry Tribunálu	II - 3560
2.	K příchodům a odchodům v odvětví letecké dopravy	II - 3562
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3562
b)	Závěry Tribunálu	II - 3563
3.	Ke zohlednění hospodářského modelu společnosti Ryanair	II - 3564
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3564
b)	Závěry Tribunálu	II - 3566
4.	K výhodám souvisejícím s existencí provozní základny v Irsku	II - 3568
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3568
b)	Závěry Tribunálu	II - 3572
		II - 3685

5.	K nákladům a rizikům souvisejícím se vstupem na trh	II - 3577
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3577
b)	Závěry Tribunálu	II - 3578
6.	K pověsti společnosti Ryanair jakožto překážce vstupu	II - 3580
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3580
b)	Závěry Tribunálu	II - 3581
7.	Ke včasnému vstupu	II - 3583
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3583
b)	Závěry Tribunálu	II - 3584
8.	K existenci ziskovějších linek mimo Irsko	II - 3586
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3586
b)	Závěry Tribunálu	II - 3587
9.	K přetížení letišť	II - 3589
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3589
b)	Závěry Tribunálu	II - 3590
10.	K postavení seskupení Ryanair – Aer Lingus na letišti v Dublinu	II - 3592
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3592
b)	Závěry Tribunálu	II - 3593
C –	K třetímu žalobnímu důvodu, týkajícímu se analýzy hospodářské soutěže na jednotlivých linkách	II - 3594
1.	K přípustnosti	II - 3594
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3594
b)	Závěry Tribunálu	II - 3596

2. K věci samé	II - 3598
a) K lince Dublin-Londýn	II - 3598
Argumenty účastníků řízení	II - 3598
Závěry Tribunálu	II - 3600
b) K linkám Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester a Dublin-Newcastle	II - 3604
Argumenty účastníků řízení	II - 3604
Závěry Tribunálu	II - 3606
– K lince Dublin-Birmingham	II - 3607
– K lince Dublin-Edinburgh	II - 3609
– K linkám Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester a Dublin- -Newcastle	II - 3610
c) K linkám Shannon-Londýn a Cork-Londýn	II - 3611
Argumenty účastníků řízení	II - 3611
Závěry Tribunálu	II - 3611
d) K linkám Dublin-Frankfurt, Dublin-Paříž, Dublin-Madrid, Dublin- -Brusel, Dublin-Berlín a Dublin-Hamburk (Lübeck)	II - 3613
Argumenty účastníků řízení	II - 3613
Závěry Tribunálu	II - 3614
– K linkám Dublin-Berlín a Dublin-Hamburk (Lübeck)	II - 3614
– K lince Dublin-Brusel	II - 3615
– K lince Dublin-Frankfurt	II - 3616
– K linkám Dublin-Madrid a Dublin-Paříž	II - 3617
	II - 3687

e)	K linkám Dublin-Milán a Dublin-Řím	II - 3618
	Argumenty účastníků řízení	II - 3618
	Závěry Tribunálu	II - 3619
D –	Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení údajného nárůstu efektivnosti	II - 3621
1.	K ověřitelnosti údajného nárůstu efektivnosti	II - 3.624
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3624
b)	Závěry Tribunálu	II - 3028
2.	Ke specifčnosti určité míry tvrzeného nárůstu efektivnosti pro spojení	II - 3036
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3036
b)	Závěry Tribunálu	II - 3637
3.	K přínosu pro spotřebitele	II -3639
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3639
b)	Závěry Tribunálu	II - 3640
4.	Závěry ohledně analýzy účinků spojení na hospodářskou soutěž	II - 3643
E –	K pátému žalobnímu důvodu, týkajícímu se posouzení závazků	II - 3644
1.	Úvodní poznámky	II - 3644
a)	K rámci analýzy závazků	II - 3644
b)	K popisu a hodnocení návrhu závazků ze dne 3. května 2007	II - 3647
c)	K popisu a hodnocení návrhu závazků ze dne 1. června 2007	II - 3653

2.	K neexistenci formálních mezer v závazcích ze dne 3. května 2007	II - 3657
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3657
b)	Závěry Tribunálu	II - 3662
3.	K neexistenci formálních nedostatků v návrhu závazků ze dne 1. června 2007	II - 3665
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3665
b)	Závěry Tribunálu	II - 3667
4.	K věcnému posouzení závazků ze dne 3. května 2007 a návrhu závazků ze dne 1. června 2007	II - 3669
a)	Argumenty účastníků řízení	II - 3669
b)	Závěry Tribunálu	II - 3678
	K nákladům řízení	II - 3681