

Επίσημη Εφημερίδα

C 47

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

51ο έτος

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

20 Φεβρουαρίου 2008

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	<u>Περιεχόμενα</u>	<u>Σελίδα</u>
II Ανακοινώσεις		
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ		
Επιτροπή		
2008/C 47/01	Κατάσταση της προσχώρησης της ΕΚ στους κανονισμούς UN/ECE στον τομέα της έγκρισης τύπου οχημάτων από τις 31 Δεκεμβρίου 2007	1
IV Πληροφορίες		
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ		
Επιτροπή		
2008/C 47/02	Ισοτιμίες του ευρώ	5
2008/C 47/03	Γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια της 151ης συνεδρίασης της επιτροπής στις 11 Ιουνίου 2007 σχετικά με σχέδιο απόφασης για την υπόθεση COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus — Εισηγητής: Πολωνία	6
2008/C 47/04	Τελική έκθεση του συμβούλου ακρόασεων για την υπόθεση COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus (δυνάμει των άρθρων 15 και 16 της απόφασης 2001/462/ΕΚ, ΕΚΑΧ της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του συμβούλου ακρόασεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού — ΕΕ L 162 της 19.6.2001, σ. 21)	7
2008/C 47/05	Περίληψη της απόφασης της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2007, με την οποία μια συγκέντρωση κηρύσσεται ως ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (Υπόθεση COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus) ⁽¹⁾	9

EL

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2008/C 47/06	Ανακοίνωση της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα όργανα μετρήσεων ⁽¹⁾	21
--------------	--	----

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Επιτροπή

2008/C 47/07	Ανακοίνωση της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου σύμφωνα με την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων ⁽¹⁾	22
--------------	--	----

Διορθωτικά

2008/C 47/08	Διορθωτικό στην ανακοίνωση της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα όργανα μετρήσεων (ΕΕ C 29 της 1.2.2008)	25
--------------	--	----



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Κατάσταση της προσχώρησης της ΕΚ στους κανονισμούς UN/ECE στον τομέα της έγκρισης τύπου
οχημάτων από τις 31 Δεκεμβρίου 2007

(2008/C 47/01)

Η Επιτροπή δημοσιεύει διά της παρούσης πίνακα που συνοψίζει την κατάσταση των κανονισμών UN/ECE, όπως τροποποιήθηκαν τελευταία (παράρτημα της συμφωνίας του 1958 σχετικά με τη θέσπιση ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών για τα τροχοφόρα οχήματα, τον εξοπλισμό και τα εξαρτήματά τους που μπορούν να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα καθώς και τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις εν λόγω προδιαγραφές), στους οποίους έχει προσχωρήσει η ΕΚ από τις 31 Δεκεμβρίου 2007, έστω και αν ορισμένες από τις τροποποιήσεις τεθούν σε ισχύ μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Αριθμός κανονισμού	Τροποποιήσεις κατά την προσχώρηση	Σειρά τροπολογιών ⁽¹⁾ (²)	Συμπληρώματα στις σειρές ⁽¹⁾ (²)	Συνοπτικός τίτλος κανονισμού
1	01	02	—	Ασύμμετροι προβολείς (R2 ή/και HS1)
3	02	02	10	Διατάξεις αντανάκλασης
4	00	00	13	Διάταξη φωτισμού της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας
5	02	02	6	Ασύμμετροι προβολείς (φάροι και προβολείς σφραγισμένοι)
6	01	01	16	Δείκτες κατεύθυνσης
7	02	02	13	Φανοί όγκου, φανοί θέσης, εμπρόσθιοι/οπίσθιοι και πλάγιοι, φανοί πέδησης (M, N και O)
8	04	05	—	Προβολείς (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 ή/και H11)
10	02	03	—	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα
11	02	03	—	Μάνδαλα και γιγλυμοί θυρών
12	03	03	3	Συμπεριφορά του συστήματος διεύθυνσης στη σύγκρουση
13	09	11	—	Πέδηση (κατηγορίες M, N και O)
13H	00	00	5	Πέδηση (επιβατηγά οχήματα)
14	04	06	3	Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
16	04	05	—	Ζώνες ασφαλείας

Αριθμός κανονισμού	Τροποποιήσεις κατά την προσχώρηση	Σειρά τροπολογιών ⁽¹⁾ (²)	Συμπληρώματα στις σειρές ⁽¹⁾ (²)	Συνοπτικός τίτλος κανονισμού
17	06	07	3	Αντοχή καθισμάτων
18	02	03	1	Αντικλεπτικά
19	02	03	—	Εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης
20	02	03	—	Ασύμμετροι προβολείς (H4)
21	01	01	3	Εσωτερικός εξοπλισμός
22	04	05	1	Προστατευτικά κράνη και αλεξήλια για μοτοσυκλετιστές
23	00	00	14	Φανοί οπισθοπορίας
24	03	03	3	Καπνός και ισχύς πετρελαιοκινητήρων
25	04	04	—	Υποστηρίγματα κεφαλής
26	02	03	1	Εξωτερικές προεκτάσεις
27	03	03	1	Τρίγωνα προειδοποίησης
28	00	00	3	Ακουστικές προειδοποιητικές διατάξεις
30	02	02	15	Επίσωτρα (μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενά τους)
31	02	02	6	Ασύμμετροι προβολείς (σφραγισμένης δέσμης αλογόνου)
34	01	02	2	Κίνδυνοι πυρκαγιάς
37	03	03	30	Λαμπτήρες πυρακτώσεως
38	00	00	13	Οπίσθιοι φανοί ομίχλης
39	00	00	5	Ταχύμετρο
43	00	00	10	Υαλοπίνακες ασφαλείας
44	03	04	4	Σύστημα συγκράτησης για παιδιά
45	01	01	5	Καθαριστήρες προβολέων
46	01	02	2	Κάτοπτρα οδήγησης
48	01	04	—	Εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινών ενδείξεων (M, N και O)
49	02	05	—	Εκπομπές (πετρελαιοκινητήρες, NG & LPG)
50	00	00	11	Εμπρόσθιοι/οπίσθιοι φανοί θέσης, φανοί πέδησης, δείκτες διεύθυνσης, διατάξεις φωτισμού της οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας (L)
51	02	02	6	Επίπεδα ήχου (M και N)
53	00	01	8	Εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινών ενδείξεων (L3)
54	00	00	16	Επίσωτρα (εμπορικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους)
55	00	00	—	Διατάξεις μηχανικής ζεύξης
56	00	01	—	Προβολείς (μοτοποδήλατα)
57	01	02	—	Προβολείς (μοτοσυκλές)

Αριθμός κανονισμού	Τροποποιήσεις κατά την προσχώρηση	Σειρά τροπολογιών ⁽¹⁾ (²)	Συμπληρώματα στις σειρές ⁽¹⁾ (²)	Συνοπτικός τίτλος κανονισμού
58	01	02	—	Οπίσθιες προστατευτικές διατάξεις
59	00	00	3	Αντικατάσταση συστημάτων σιγαστήρα
60	00	00	3	Έλεγχοι πραγματοποιούμενοι από τον οδηγό — αναγνώριση ελέγχου, ενδεικτικά στοιχεία και δείκτες (μοτοποδήλατα/μοτοσυκλές)
62	00	00	2	Αντικλεπτικά (μοτοποδήλατα/μοτοσυκλές)
64	00	01	—	Επίσωτρα (εφεδρικοί τροχοί/ελαστικά επίσωτρα προσωρινής χρήσης)
66	00	01	—	Αντοχή υπερδομής (λεωφορεία)
67	01	01	8	Εξοπλισμός LPG
69	01	01	3	Οπίσθιες ενδεικτικές πινακίδες για οχήματα βραδείας κίνησης
70	01	01	5	Οπίσθιες ενδεικτικές πινακίδες για βαρέα και μακρά οχήματα
71	00	00	—	Οπτικό πεδίο, γεωργικοί ελκυστήρες
72	00	01	—	Προβολείς (HS1) (μοτοσυκλές)
73	00	00	1	Πλευρική προστασία (οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων και τα ρυμουλκούμενά τους)
74	00	01	4	Εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινών ενδείξεων (L1)
75	00	00	12	Επίσωτρα (μοτοσυκλές/μοτοποδήλατα)
77	00	00	11	Φανοί στάθμευσης
78	02	03	—	Πέδηση (κατηγορία L)
79	01	01	3	Συστήματα διεύθυνσης
80	01	01	3	Αντοχή καθισμάτων και αγκυρώσεών τους (μεγάλα επιβατηγά οχήματα)
81	00	00	2	Κάτοπτρα οδήγησης (μοτοσυκλές/μοτοποδήλατα)
82	00	01	—	Προβολείς (HS2 μοτοποδήλατα)
83	03	05	6	Εκπομπές
85	00	00	4	Ισχύς/εσωτερική καύση και ηλεκτρικός εξοπλισμός (M και N)
86	00	00	3	Εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινών ενδείξεων (αγροτικοί ελκυστήρες)
87	00	00	12	Φανοί ημέρας
89	00	00	1	Διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας
90	01	01	9	Αντικατάσταση των επενδύσεων των πεδών και των εξαρτημάτων τους
91	00	00	10	Φανοί πλευρικής σήμανσης
93	00	00	—	Εμπρόσθιες προστατευτικές διατάξεις
94	01	01	3	Προστασία των επιβατών σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης
95	02	02	1	Προστασία των επιβατών σε περίπτωση πλευρικής σύγκρουσης
96	00	01	2	Εκπομπές πετρελαιοκινητήρων (γεωργικοί ελκυστήρες)

Αριθμός κανονισμού	Τροποποιήσεις κατά την προσχώρηση	Σειρά τροπολογιών ⁽¹⁾ (²)	Συμπληρώματα στις σειρές ⁽¹⁾ (²)	Συνοπτικός τίτλος κανονισμού
97	00	01	5	Συστήματα συναγερμού
98	00	00	9	Προβολείς με φωτεινές πηγές εκκένωσης αερίου
99	00	00	3	Φωτεινές πηγές εκκένωσης αερίου
100	00	00	1	Ηλεκτρική ασφάλεια οχημάτων
101	00	00	7	Εκπομπή CO ₂ /κατανάλωση καυσίμου (M1) και κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και αυτονομία (M1 και N1)
102	00	00	—	Κλειστές διατάξεις ζεύξης
103	00	00	2	Αντικατάσταση καταλυτικών μετατροπέων
104	00	00	5	Αντανακλαστικά σήματα (βαρέα και μακρά οχήματα)
105	02	04	—	Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων — κατασκευή οχημάτων
106	00	00	4	Επίσωτρα (αγροτικά οχήματα)
107	01	02	1	Λεωφορεία και πούλμαν
108	00	02	—	Αναγομωμένα επίσωτρα (εμπορικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους)
109	00	00	4	Αναγομωμένα επίσωτρα (εμπορικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους)
110	00	00	7	Συστήματα πεπιεσμένου φυσικού αερίου
111	00	00	1	Ευστάθεια βυτιοφόρων έναντι ανατροπής (N και O)
112	00	00	8	Ασύμμετροι προβολείς (λαμπτήρες πυρακτώσεως)
113	00	00	6	Συμμετρικοί προβολείς (λαμπτήρες πυρακτώσεως)
114	00	00	—	Αντικατάσταση αερόσακων
115	00	00	3	Συστήματα εκ των υστέρων εξοπλισμού με αέριο LPG-CNG
116	00	00	1	Μη εξουσιοδοτημένη χρήση (αντικλεπτικά συστήματα και συστήματα συναγερμού)
117	00	01	—	Θόρυβος κύλισης επισώτρων
118	00	00	—	Αντίσταση του εσωτερικού εξοπλισμού έναντι πυρκαγιάς
119	00	00	2	Φότα στροφής
120	00	00	—	Ισχύς — εσωτερική καύση (αγροτικοί ελκυστήρες και κινητά μηχανήματα)
121	00	00	1	Χειροκίνητα χειριστήρια, ενδεικτικές λυχνίες και δείκτες
122	00	00	—	Συστήματα θέρμανσης
123	00	00	1	Προσαρμοστικά συστήματα προβολέων
124	00	00	—	(Αντικατάσταση) Τροχοί για επιβατηγά οχήματα
125	00	00	1	Έμπροσθεν οπτικό πεδίο του οδηγού
126	00	00	—	Συστήματα διαχωρισμού για την προστασία των επιβατών από μετατοπιζόμενες αποσκευές

⁽¹⁾ Η στήλη αυτή απαριθμεί τις τελευταίες τροποποιήσεις του οικείου κανονισμού στον οποίο προσχώρησαν οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες από τις 31 Δεκεμβρίου 2007. Ορισμένες από τις πιο πρόσφατες σειρές τροποποιήσεων ή συμπληρώσεων στις σειρές τροποποιήσεων θα αρχίσουν να ισχύουν μετά την ημερομηνία αυτή. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω τροποποιήσεων πρέπει να ελεγχθεί στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς UN-ECE (δηλ. του εγγράφου TRANS/WP.29/343/Rev.15), που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο: <http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

⁽²⁾ Όλες οι σχετικές διορθώσεις έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007 έχουν επίσης εγκριθεί, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική ένδειξη.

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ
ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

19 Φεβρουαρίου 2008

(2008/C 47/02)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία		
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,4742	TRY	τουρκική λίρα	1,7565
JPY	ιαπωνικό γιεν	158,64	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,5984
DKK	δανική κορόνα	7,4548	CAD	καναδικό δολάριο	1,4836
GBP	λίρα στερλίνα	0,7555	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	11,5
SEK	σουηδική κορόνα	9,3164	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,841
CHF	ελβετικό φράγκο	1,6123	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	2,0829
ISK	ισλανδική κορόνα	98,42	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 392,31
NOK	νορβηγική κορόνα	7,8605	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	11,2474
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	CNY	κινεζικό γιουάν	10,5523
CZK	τσεχική κορόνα	25,319	HRK	κροατικό κούνα	7,2815
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	IDR	ινδονησιακή ρουπία	13 518,41
HUF	ουγγρικό φιορίνι	263,57	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ	4,7513
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	PHP	πέσο Φιλιππινών	59,853
LVL	λεττονικό λατ	0,6967	RUB	ρωσικό ρούβλι	36,158
PLN	πολωνικό ζλότι	3,5682	THB	ταϊλανδικό μπατ	46,658
RON	ρουμανικό λεί	3,6353	BRL	ρεάλ Βραζιλίας	2,548
SKK	σλοβακική κορόνα	33,051	MXN	μεξικανικό πέσο	15,8287

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

Γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια της 151ης συνεδρίασης της επιτροπής στις 11 Ιουνίου 2007 σχετικά με σχέδιο απόφασης για την υπόθεση COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus

Εισηγητής: Πολωνία

(2008/C 47/03)

1. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού ΕΚ περί συγκεντρώσεων.
2. Η πλειοψηφία της συμβουλευτικής επιτροπής συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δύναται να θεωρηθεί πως έχει κοινοτική διάσταση βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού ΕΚ περί συγκεντρώσεων.
3. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με τους ορισμούς της Επιτροπής όσον αφορά τις σχετικές αγορές, όπως αναφέρονται στο σχέδιο απόφασης.
4. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η προτεινόμενη πράξη θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ως αποτέλεσμα της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης της Ryanair και της Aer Lingus σε 35 δρομολόγια από και προς το Δουβλίνο, το Shannon και το Cork.
5. Η συμβουλευτική επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η προτεινόμενη πράξη θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ως αποτέλεσμα της δημιουργίας ή ενίσχυσης της δεσπόζουσας θέσης της, αποκλείοντας κάθε αξιόπιστη δυνητική νέα είσοδο στην αγορά σε 15 δρομολόγια από και προς το Δουβλίνο και το Cork.
6. Η συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η προτεινόμενη πράξη δεν οδηγεί σε βελτίωση της αποτελεσματικότητας, γεγονός που θα εξάλειφε τα σημαντικά εμπόδια για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό τα οποία προκύπτουν από την εν λόγω πράξη.
7. Η συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι οι τελικές δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ryanair δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση των ανησυχιών σχετικά με τον ανταγωνισμό που διαπίστωσε η Επιτροπή και συνεπώς δεν θα εξαλείψουν τα σημαντικά εμπόδια για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό που προκύπτουν από την πράξη.
8. Η συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση πρέπει να κηρυχθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ.
9. Η συμβουλευτική επιτροπή ζητεί από την Επιτροπή να λάβει υπόψη της όλα τα υπόλοιπα σημεία που εδίγησαν κατά τη διάρκεια της συζήτησης.

Τελική έκθεση του συμβούλου ακροάσεων για την υπόθεση COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus

(δυνάμει των άρθρων 15 και 16 της απόφασης 2001/462/ΕΚ, ΕΚΑΧ της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του συμβούλου ακροάσεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού — ΕΕ L 162 της 19.6.2001, σ. 21)

(2008/C 47/04)

Στις 30 Οκτωβρίου 2006, η Επιτροπή έλαβε, δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου (Κανονισμός περί συγκεντρώσεων), κοινοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης, με την οποία η Ryanair Holdings Plc (Ryanair) αποκτά, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων, τον έλεγχο της επιχείρησης Aer Lingus Group Plc (Aer Lingus) με δημόσια προσφορά η οποία ανακοινώθηκε στις 4 Απριλίου 2006.

Η Επιτροπή, αφού εξέτασε αρχικώς την κοινοποίηση, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και ότι, ακόμη κι εάν ληφθούν υπόψη οι δεσμεύσεις που ανέλαβε το κοινοποιούν μέρος στις 19 Νοεμβρίου 2006 και οι οποίες τροποποιήθηκαν ακολούθως στις 14 Δεκεμβρίου 2006, η προτεινόμενη συγκέντρωση εγείρει σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβιβασιμότητά της με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ.

Για το λόγο αυτό, στις 20 Δεκεμβρίου 2006 η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Στις 22 Φεβρουαρίου 2007 η Επιτροπή, σε συμφωνία με τη Ryanair, αποφάσισε να παρατείνει τη διαδικασία κατά 20 ημέρες σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 δεύτερη υποπαράγραφος του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

Στις 27 Μαρτίου 2007, η Επιτροπή απέστειλε στη Ryanair κοινοποίηση αιτιάσεων. Στις 29 Μαρτίου 2007, δόθηκε πρόσβαση στον φάκελο μέσω CD-ROM και εν συνεχεία μέσω μιας διαδικασίας αίθουσας δεδομένων (Data-room) που είχε συμφωνηθεί μεταξύ της Ryanair και της Aer Lingus, κατά την οποία ευαίσθητα εμπορικά δεδομένα θα μπορούσαν να αναλυθούν υπό όρους οι οποίοι θα εξασφάλιζαν τη διατήρηση του απορρήτου των περιεχόμενων πληροφοριών. Η Ryanair υπέβαλε έγγραφη απάντηση στην κοινοποίηση αιτιάσεων στις 17 Απριλίου 2007. Περαιτέρω πρόσβαση στο φάκελο δόθηκε την 1η, 6η και 8η Ιουνίου 2007.

Κατά την πρόσβαση στο φάκελο, η Ryanair απέκτησε ακούσια απόρρητες πληροφορίες ορισμένων άλλων μερών. Ελήφθησαν διορθωτικά μέτρα και ενημερώθηκαν τα ενδιαφερόμενα μέρη, ανάλογα με την περίπτωση.

Η Ryanair δεν ζήτησε να της δοθεί η δυνατότητα να αναπτύξει τα επιχειρήματά της σε προφορική ακρόαση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004.

Στις 17 Απριλίου 2007, η Ryanair δεσμεύτηκε να διαλύσει τις ανησυχίες σχετικά με τον ανταγωνισμό που αναφέρονται στην κοινοποίηση αιτιάσεων. Εν συνεχεία, στις 3 Μαΐου 2007 οι δεσμεύσεις αυτές τροποποιήθηκαν, γεγονός που οδήγησε στην παράταση της προθεσμίας κατά 15 ημέρες σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Η Επιτροπή διεξήγαγε έρευνα αγοράς σχετικά με τις εν λόγω δεσμεύσεις και στις 16, 23 και 30 Μαΐου δόθηκε στη Ryanair πρόσβαση σε μη απόρρητες απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα αγοράς. Δεν μου ζητήθηκε να επαληθεύσω την αντικειμενικότητα της εν λόγω έρευνας.

Μετά την εξέταση των εν λόγω δεσμεύσεων, όπως αυτές τροποποιήθηκαν από τη Ryanair στις 3 Μαΐου 2007, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι επαρκείς για την αντιμετώπιση των ανησυχιών σχετικά με τον ανταγωνισμό που διατυπώνονται στην κοινοποίηση αιτιάσεων και συνεπώς η συγκέντρωση θα περιόριζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά.

Κατά την άποψή μου, το σχέδιο απόφασης αφορά μόνο τις αιτιάσεις σχετικά με τις οποίες δόθηκε στη Ryanair η δυνατότητα να διατυπώσει τις απόψεις της.

Η Ryanair δεν ήγειρε προς εμένα κανένα ζήτημα όσον αφορά τα δικαιώματα υπεράσπισης της κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής.

Λοιπά εμπλεκόμενα μέρη

Η Aer Lingus είχε ιδιαίτερη θέση στη διαδικασία, καθώς αποτελεί στόχο επιθετικής δημόσιας προσφοράς εξαγοράς και συνεπώς θεωρείται ως «εμπλεκόμενο μέρος» κατά την έννοια του άρθρου 11 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004. Για τον λόγο αυτό, η Aer Lingus ενεπλάκη στενά σε όλα τα στάδια της διαδικασίας. Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της δεύτερης φάσης της έρευνας δόθηκαν στην Aer Lingus ορισμένα βασικά έγγραφα. Έλαβε ακόμη ένα μη απόρρητο αντίγραφο της κοινοποίησης αιτιάσεων. Επίσης, της παραχωρήθηκε πρόσβαση και σε άλλα έγγραφα του φακέλου, στον βαθμό που κρίθηκε αναγκαίο από τη ΓΔ Ανταγωνισμού, ώστε η Aer Lingus να μπορέσει να υποβάλει τα σχόλιά της σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004. Στο πλαίσιο αυτό, της παραχωρήθηκε, μεταξύ άλλων, πρόσβαση στην αίθουσα δεδομένων (Data-room), κατά τον ίδιο τρόπο με τη Ryanair. Η Aer Lingus έλαβε επίσης ένα μη απόρρητο αντίγραφο της απάντησης της Ryanair στην κοινοποίηση αιτιάσεων.

Η Aer Lingus ισχυρίστηκε ότι η πρόσβασή της στο φάκελο ήταν αδικαιολόγητα περιορισμένη και ότι θα έπρεπε να της είχε δοθεί πλήρης πρόσβαση στο φάκελο επί της ίδιας βάσης με το κοινοποιούν μέρος, ώστε να ασκήσει πλήρως το δικαίωμά της ακρόασης. Ο ισχυρισμός αυτός απορρίφθηκε από τη ΓΔ Ανταγωνισμού και η Aer Lingus δεν ήγειρε εν συνεχεία το ζήτημα προς εμένα.

Η Aer Lingus δεν ζήτησε να της δοθεί η δυνατότητα να αναπτύξει τα επιχειρήματά της σε προφορική ακρόαση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004.

Λοιπά τρίτα μέρη

Δύο ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, κατά την έννοια του άρθρου 11 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004 της Επιτροπής, υπέβαλαν αίτημα να τους επιτραπεί η συμμετοχή τους στη διαδικασία και συγκεκριμένα η Ιρλανδική Υπηρεσία Μεταφορών (DoT) και η SIPTU, μια ένωση που εκπροσωπεί τους εργαζομένους της Aer Lingus. Με αποφάσεις της 4ης Απριλίου και της 12ης Απριλίου 2007, αποφάσισα να τους επιτραπεί η συμμετοχή τους στη διαδικασία. Ακολούθως, η ΓΔ Ανταγωνισμού τους έδωσε την ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους.

Συμπέρασμα

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, θεωρώ ότι έγιναν σεβαστά τα δικαιώματα ακρόασης όλων των συμμετεχόντων στις παρούσες διαδικασίες.

Βρυξέλλες, 20 Ιουνίου 2007.

Karen WILLIAMS

Περίληψη της απόφασης της Επιτροπής**της 27ης Ιουνίου 2007****με την οποία μια συγκέντρωση κηρύσσεται ως ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ****(Υπόθεση COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus)****(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2008/C 47/05)

Στις 27 Ιουνίου 2007 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σε υπόθεση συγκέντρωσης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων) ⁽¹⁾, και ιδίως του άρθρου 8 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού. Η πλήρης απόφαση στη μη εμπιστευτική μορφή της υπάρχει στην αυθεντική γλώσσα της υπόθεσης στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, στην ακόλουθη διεύθυνση:

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

I. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

1. Η υπόθεση αφορούσε την προτεινόμενη εξαγορά από την αεροπορική εταιρεία Ryanair, με έδρα στην Ιρλανδία, της ανταγωνιστικής της Aer Lingus. Αμφότερες οι εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών. Οι δραστηριότητές τους αλληλεπικαλύπτονται, ιδίως στον αερολιμένα του Δουβλίνου.
2. Η προτεινόμενη εξαγορά, βάσει της οποίας η Ryanair αποκτά τον αποκλειστικό έλεγχο της Aer Lingus, συνιστά συγκέντρωση υπό την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων. Η συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων.
3. Η απόφαση αναφέρει, σε συμφωνία με προηγούμενες υποθέσεις στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, ότι η σχετική αγορά προϊόντος περιλαμβάνει υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών από σημείο σε σημείο (point-to-point), όπου κάθε δρομολόγιο μεταξύ ενός σημείου αναχώρησης και ενός σημείου προορισμού καθορίζεται ως χωριστή αγορά (προσέγγιση αναχώρησης και προορισμού). Η έρευνα αγοράς κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι αερολιμένες που καλύπτουν παρόμοιες γεωγραφικές περιοχές (π.χ., κύριοι αερολιμένες που εξυπηρετούνται από την Aer Lingus και δευτερεύοντες αερολιμένες που εξυπηρετούνται από τη Ryanair) ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά προϊόντος.
4. Στην απόφαση υπογραμμίζεται ότι η συγκέντρωση θα συνδυάσει δύο αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους με σημαντική παρουσία ιδίως στον αερολιμένα του Δουβλίνου όπου, μετά τη συγκέντρωση, θα αντιπροσωπεύουν περίπου 80 % των ευρωπαϊκών πτήσεων μικρών αποστάσεων. Στην απόφαση προσδιορίζονται συνολικά 35 δρομολόγια στα οποία οι δραστηριότητες των μερών αλληλεπικαλύπτονται. Από τα δρομολόγια αυτά, η συναλλαγή θα δημιουργήσει μονοπωλιακές θέσεις σε 22 δρομολόγια και πολύ υψηλά συνδυασμένα μερίδια αγοράς, άνω του 60 %, σε άλλα 13 δρομολόγια. Η Ryanair και η Aer Lingus αποτελούν επίσης, η μια για την άλλη, τον πιθανότερο δυνητικό ανταγωνιστή στα δρομολόγια που επί του παρόντος εξυπηρετούνται από ένα μόνο από τα μέρη της συγκέντρωσης.
5. Η έρευνα της Επιτροπής επιβεβαίωσε ότι υπάρχουν σημαντικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, τα οποία καθιστούν πολύ δύσκολη κάθε νέα είσοδο στα δρομολόγια στα οποία οι δραστηριότητες των μερών της συγκέντρωσης αλληλεπικαλύπτονται.
6. Οι δεσμεύσεις που υπέβαλε η Ryanair κρίθηκαν σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκείς για την αντιμετώπιση του ουσιαστικού εμποδίου στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό που προσδιόρισε η Επιτροπή.
7. Ως εκ τούτου, η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα παρεμποδίσει ουσιαστικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στα προσδιοριζόμενα δρομολόγια προς/από την Ιρλανδία και κηρύσσει τη συγκέντρωση ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ.

II. ΤΑ ΜΕΡΗ

8. Η Ryanair είναι αεροπορική εταιρεία η οποία παρέχει υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών από σημείο σε σημείο σε περισσότερα από 400 δρομολόγια σε 24 ευρωπαϊκές χώρες. Η Ryanair εκτελεί περισσότερα από 75 δρομολόγια μεταξύ της Ιρλανδίας (κυρίως Δουβλίνο, αλλά επίσης Shannon, Cork, Kerry και Knock) και άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Η εταιρεία διαθέτει στόλο αποτελούμενο επί του παρόντος από περίπου 120 αεροσκάφη και 19 βάσεις στην Ευρώπη, εκ των οποίων οι σημαντικότερες είναι το Λονδίνο-Stansted και το Δουβλίνο.

⁽¹⁾ EEL 24 της 29.1.2004, σ. 1.

9. Η *Aer Lingus* είναι αεροπορική εταιρεία εγκαταστημένη στο Δουβλίνο. Όπως η *Ryanair*, προσφέρει υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών από σημείο σε σημείο σε περισσότερα από 70 δρομολόγια, τα οποία συνδέουν τους ιρλανδικούς αερολιμένες του Δουβλίνου, του Shannon και του Cork με αρκετούς ευρωπαϊκούς και μη ευρωπαϊκούς προορισμούς. Επιπλέον, η *Aer Lingus* εκτελεί πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου και θέσεις σε επιχειρήσεις οργάνωσης ταξιδιών. Η *Aer Lingus* χρησιμοποιεί ως βάση κυρίως τον αερολιμένα του Δουβλίνου (και σε μικρότερο βαθμό το Cork και το Shannon) και διαθέτει συνολικό στόλο 28 αεροσκαφών πτήσεων μικρών αποστάσεων και 7 αεροσκαφών πτήσεων μεγάλων αποστάσεων.

III. Η ΠΡΑΞΗ

10. Η συναλλαγή αφορά την απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου από τη *Ryanair* της *Aer Lingus* μέσω δημόσιας προσφοράς για όλες τις κυκλοφορούσες μετοχές. Η *Ryanair* άρχισε να αποκτά σημαντικό αριθμό μετοχών, οι οποίες αντιστοιχούσαν σε 25,17 % του μετοχικού κεφαλαίου της *Aer Lingus*, στο διάστημα μεταξύ Σεπτεμβρίου και Νοεμβρίου του 2006. Στις 5 Οκτωβρίου 2006, η *Ryanair* ανακοίνωσε επίσης δημόσια προσφορά για το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της *Aer Lingus* με προθεσμία αποδοχής έως τις 13 Νοεμβρίου 2006, η οποία παρατάθηκε ακολούθως από τη *Ryanair* πρώτα έως τις 4 Δεκεμβρίου 2006 και έπειτα έως τις 22 Δεκεμβρίου 2006. Καθώς η αγορά των μετοχών από τη *Ryanair* και η δημόσια προσφορά συνδέονται στενά όσον αφορά τον χρονισμό και τον απώτατο οικονομικό στόχο τους, η απόκτηση μετοχών πριν από και κατά τη διάρκεια της περιόδου της δημόσιας προσφοράς καθώς και η ίδια η δημόσια προσφορά αποτελούν ενιαία συγκέντρωση, κατά την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων. Το γεγονός ότι η προσφορά της *Ryanair* έληξε τυπικά στο μεταξύ, δεν αναιρεί τη δικαιοδοσία της Επιτροπής αφού η *Ryanair* ανακοίνωσε ήδη ότι θα προβεί σε νέα προσφορά εάν η Επιτροπή εγκρίνει τη συναλλαγή⁽¹⁾.

IV. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

11. Η συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων. Οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν συνολικό κύκλο εργασιών παγκοσμίως ο οποίος υπερβαίνει τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ και τόσο η *Ryanair* όσο και η *Aer Lingus* πραγματοποιούν, καθεμία χωριστά, εντός της Κοινότητας συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ. Επομένως, οι προϋποθέσεις του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχεία α) και δ) πληρούνται. Περαιτέρω, είναι σαφές ότι η *Ryanair* και η *Aer Lingus* δεν πραγματοποιούν άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών τους σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. Το κατά πόσον τόσο η *Ryanair* όσο και η *Aer Lingus* πραγματοποιούν συνολικό κύκλο εργασιών σε τρία τουλάχιστον κράτη μέλη ο οποίος υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ και καθεμία χωριστά πραγματοποιεί συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 25 εκατομμυρίων ευρώ στα εν λόγω κράτη μέλη, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού συγκεντρώσεων, εξαρτάται από τη γεωγραφική κατανομή του κύκλου εργασιών των εν λόγω επιχειρήσεων.
12. Η απόφαση εξετάζει διάφορες μεθοδολογίες για την κατανομή του κύκλου εργασιών με βάση τις πωλήσεις εισιτηρίων για πτήσεις μεταξύ διαφορετικών κρατών μελών για τις οποίες δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί η γεωγραφική θέση του πελάτη κατά τον χρόνο αγοράς. Καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, σε ένα τέτοιο σενάριο και στην υπό εξέταση υπόθεση, από τις ενδεχόμενες εναλλακτικές μεθοδολογίες καταλληλότερες φαίνεται να είναι ειδικότερα η μεθοδολογία «50/50» καθώς και μία που βασίζεται στον τόπο αναχώρησης κάθε εισιτηρίου (αμφότερα τα μέρη πωλούν μόνον απλά εισιτήρια για τις ευρωπαϊκές πτήσεις), ακόμη και αν τα εισιτήρια αγοράζονται ταυτόχρονα τόσο για την εξερχόμενη πτήση όσο και για την πτήση επιστροφής του ταξιδιού, ιδίως στην περίπτωση αεροπορικών εταιρειών με συγκεκριμένα δρομολόγια (point-to-point) όπως είναι η *Ryanair* και η *Aer Lingus*.

V. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

13. Οι δραστηριότητες της *Ryanair* και της *Aer Lingus* αλληλεπικαλύπτονται στον τομέα των υπηρεσιών τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών εντός του ΕΟΧ. Η *Ryanair* ισχυρίζεται ότι, λόγω της ιδιαιτερότητας του επιχειρηματικού μοντέλου της και του εξαιρετικά χαμηλής βάσης κόστους της, η τιμολογιακή πολιτική της δεν περιορίζεται από κάποια αεροπορική εταιρεία αλλά μάλλον από τις συνολικές διακριτικές δαπάνες των καταναλωτών. Η απόφαση αναγνωρίζει ότι οι υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών αποτελούν, πράγματι, μια διαφοροποιημένη αγορά με διάφορα επιχειρησιακά και επιχειρηματικά μοντέλα και διαφορετικά επίπεδα αεροπορικών υπηρεσιών. Παρότι τόσο η *Ryanair* όσο και η *Aer Lingus* μπορούν να θεωρηθούν μεταφορές χαμηλού κόστους όσον αφορά τις ευρωπαϊκές δραστηριότητές τους, η *Ryanair* είναι σαφώς ένας μεταφορέας χαμηλού κόστους, ενώ το προϊόν της *Aer Lingus* τοποθετείται κάπως υψηλότερα, δηλαδή παρέχει κάποια επιπλέον ποιότητα την οποία δεν παρέχει η *Ryanair* (για παράδειγμα, εκτελεί πτήσεις σε ακριβότερους κύριους αερολιμένες ενώ η *Ryanair* εκτελεί πτήσεις σε δευτερεύοντες αερολιμένες). Αυτό αντικατοπτρίζεται στο γεγονός ότι οι μέσοι ναύλοι της *Aer Lingus* είναι υψηλότεροι από εκείνους της *Ryanair*. Ωστόσο, παρά το συγκεκριμένο επίπεδο διαφοροποίησης προϊόντος, η απόφαση αναφέρει ότι η *Ryanair* και η *Aer Lingus* ανταγωνίζονται η μια την άλλη στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.

(¹) Βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

14. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η σχετική αγορά προϊόντος περιλαμβάνει υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών από σημείο σε σημείο, όπου κάθε δρομολόγιο μεταξύ ενός σημείου αναχώρησης και ενός σημείου προορισμού καθορίζεται ως χωριστή αγορά. Στην απόφαση εξηγείται ότι αυτό είναι σύμφωνο προς την προηγούμενη πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής⁽¹⁾ και ότι η προσέγγιση αυτή επιβεβαιώθηκε επίσης από την εμπειρική έρευνα αγοράς. Η άλλη εναλλακτική δυνατότητα, δηλαδή ο καθορισμός μιας συνολικής αγοράς για πτήσεις μικρών αποστάσεων από/προς την Ιρλανδία, η οποία βασίζεται ειδικότερα στη δυνατότητα υποκατάστασης, από πλευράς προσφοράς, μεταξύ διαφορετικών δρομολογίων από την κοινή βάση των μερών στο Δουβλίνο, δεν επιβεβαιώθηκε. Η υποκατάσταση από πλευράς προσφοράς δεν είναι επαρκώς άμεση και αποτελεσματική. Περαιτέρω, ένας τέτοιος ορισμός της αγοράς παραβλέπει την υποκατάσταση από πλευράς ζήτησης μεταξύ διαφορετικών δρομολογίων, η οποία είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη για τη μεγάλη πλειονότητα των πελατών.
15. Συνεπώς, η προσέγγιση της αναχώρησης και του προορισμού επιβεβαιώθηκε από την έρευνα αγοράς της Επιτροπής. Ωστόσο, οι συναφείς προβληματισμοί από πλευράς προσφοράς δεν παραβλέπονται, αλλά εξετάζονται στο πλαίσιο της εκτίμησης από την άποψη του ανταγωνισμού.
16. Η Ryanair ισχυρίζεται περαιτέρω ότι οι σχετικές αγορές αναχώρησης και προορισμού πρέπει να περιορισθούν σε ζεύγη «από αερολιμένα σε αερολιμένα» καθώς, σύμφωνα με τη Ryanair, ακόμη και στις περιπτώσεις που υπάρχουν περισσότεροι αερολιμένες σε μια συγκεκριμένη πόλη ή κοντά σε αυτήν, οι πελάτες δεν θεωρούν τους εν λόγω αερολιμένες υποκαταστάσιμους. Αντίθετα, από την έρευνα της Επιτροπής προέκυψε ότι μεγάλος αριθμός των εν λόγω αερολιμένων θεωρούνται υποκαταστάσιμοι από τους πελάτες και ότι, για πολλά δρομολόγια, τα σχετικά ζεύγη αναχώρησης και προορισμού θα ήταν ορθότερο να καθορισθούν σε βάση «από πόλη σε πόλη». Η ποιοτική και η ποσοτική ανάλυση επιβεβαίωσαν την υποκαταστασιμότητα των αερολιμένων για τους τελικούς επιβάτες σε 18 από το σύνολο των 20 δρομολογίων και η απόφαση προσδιόρισε αποκλειστικά αλληλοεπικαλύψεις από πόλη σε πόλη. Επομένως, στην περίπτωση αυτή η εξυπηρέτηση διαφορετικών αερολιμένων αποτελεί απλά ένα στοιχείο διαφοροποίησης μεταξύ ανταγωνιστικών αεροπορικών υπηρεσιών στο εσωτερικό μίας αγοράς και δεν δικαιολογεί τον καθορισμό δύο διαφορετικών αγορών.
17. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται συνοπτικά τα ζεύγη πόλεων για τα οποία η απόφαση αξιολογεί τη δυνατότητα υποκατάστασης. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι οι αερολιμένες δεν είναι υποκαταστάσιμοι μόνον στις περιπτώσεις Άμστερνταμ/Εindhoven και Nantes/Rennes:

Πίνακας 1

Κατάλογος σχετικών αεροδρομίων για τον καθορισμό ζευγών πόλεων

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

(¹) Βλέπε π.χ. υποθέσεις COMP/M.3940 — Lufthansa/Eurowings, COMP/M.3280 — Air France/KLM, COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss.

Πόλη		
Αερολιμένες		
Γλασκώβη	Παρίσι	Λυών
Glasgow International (GLA)	Paris Charles de Gaulle (CDG)	Lyon St Exupéry (LYS)
Prestwick (PIK)	Beauvais-Tillé (BVA)	Grenoble (GNB)
Τουλούζη	Nantes/Rennes	Βρυξέλλες
Toulouse Blagnac (TLS)	Rennes (RNS)	Brussels (BRU)
Carcassonne (CCF)	Nantes Atlantique (NTE)	Charleroi Brussels South (CRL)
Αμστερνταμ	Φραγκφούρτη	Αμβούργο
Amsterdam Schiphol (AMS)	Frankfurt International (FRA)	Hamburg (HAM)
Eindhoven (EIN)	Hahn (HHN)	Lübeck Blankensee (LBC)
Βιέννη/Μπρατισλάβα	Αλικάντε	Μπιλμπάο
Vienna Schwechat International (VIE)	Alicante (ALC)	Bilbao Sondica (BIO)
Bratislava (BTS)	Murcia San Javier (MJV)	Vitoria (VIT)
Τενερίφη	Ρώμη	Βενετία
Tenerife Norte Los Rodeos (TFN)	Rome Ciampino (CIA)	Venice (VCE)
Tenerife Sur Reina Sofia (TFS)	Rome Fiumicino (FCO)	Treviso (TSF)
Μπολόνια		
Bologna Guglielmo Marconi (BLQ)		
Forlì (FRL)		

18. Η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε επίσης ότι οι ανταποκρίσεις και άλλα μέσα μεταφορών δεν μπορούν γενικά να θεωρηθούν υποκατάστατα των απευθείας πτήσεων που πραγματοποιούν τα μέρη στα δρομολόγια που αλληλεπικαλύπτονται. Από τη συναλλαγή επηρεάζονται μόνον οι ενδοευρωπαϊκές πτήσεις στις οποίες η διάρκεια του ταξιδιού είναι σύντομη. Η Επιτροπή απέκλεισε και στο παρελθόν γενικά τις ανταποκρίσεις για το συγκεκριμένο είδος δρομολογίων (με την επιφύλαξη ορισμένων κατά περίπτωση εξαιρέσεων). Περαιτέρω, καθώς η παρούσα υπόθεση αφορά πρωτίστως επιβάτες από σημείο σε σημείο, χωρίς (Ryanair) ή με περιορισμένες μόνον (Aer Lingus) υπηρεσίες ανταπόκρισης, οι ανταποκρίσεις είναι ακόμη λιγότερο ελκυστικές για τους πελάτες. Λαμβάνοντας υπόψη τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της Ιρλανδίας, είτε δεν υπάρχουν άλλα μέσα μεταφορών (π.χ. τρένα υψηλής ταχύτητας) είτε αυτά δεν ανταγωνίζονται την αεροπορική μεταφορά (π.χ. λεωφορείο/πορθμείο).
19. Η Ryanair διατείνεται ότι, ιδίως στα δρομολόγια κατά κύριο λόγο αναψυχής, οι εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις δημιουργούν σημαντικούς ανταγωνιστικούς περιορισμούς στις υπηρεσίες των μερών. Όμως, η έρευνα αγοράς δεν επιβεβαίωσε ότι οι εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις περιορίζουν σε σημαντικό βαθμό τα μέρη της συγκέντρωσης στα ιρλανδικά δρομολόγια. Από την έρευνα αγοράς της Επιτροπής προέκυψε ότι στην Ιρλανδία, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει σε άλλες χώρες, οι εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις προσφέρουν ελάχιστες μεμονωμένες θέσεις, δηλαδή θέσεις που πωλούνται χωριστά και όχι στο πλαίσιο πακέτων διακοπών σε τελικούς πελάτες. Υπάρχουν επίσης επιχειρήματα για τον αποκλεισμό των δραστηριοτήτων των μεταφορέων που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις από την αγορά, ιδίως το γεγονός ότι η υπεροχή που παρέχουν είναι διαφορετική (οι ναυλωμένες θέσεις πωλούνται κυρίως στην Ιρλανδία στο πλαίσιο των πακέτων διακοπών), πωλούν μέσω διαφορετικών καναλιών διανομής (σχεδόν αποκλειστικά μέσω επιχειρήσεων οργάνωσης ταξιδιών), παρέχουν λιγότερη ευελιξία (οι ναυλωμένες πτήσεις εκτελούνται συνήθως μόνον τα σαββατοκύριακα και, επομένως, δεν μπορούν να παράσχουν την ευελιξία διαφορετικών πτήσεων κατά τη διάρκεια της εβδομάδας) και οι υπηρεσίες έχουν συχνά εποχιακό χαρακτήρα. Ωστόσο, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι πωλήσεις μεμονωμένων θέσεων, η εκτίμηση από άποψη ανταγωνισμού της υπόθεσης δεν επηρεάζεται, λόγω του πολύ περιορισμένου αριθμού πωλούμενων μεμονωμένων θέσεων.

20. Περαιτέρω, η Επιτροπή προέβη στο παρελθόν στη διάκριση μεταξύ επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και επιβατών που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο (ή επιβατών που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια και επιβατών που πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής). Η έρευνα αγοράς όμως επιβεβαίωσε στην παρούσα υπόθεση ότι, καθώς τα ειδικά χαρακτηριστικά των μερών της συγκέντρωσης διαφέρουν από εκείνα των αεροπορικών εταιρειών «πλήρων υπηρεσιών» που λειτουργούν ως δίκτυο, οι οποίες αξιολογήθηκαν στις προηγούμενες υποθέσεις, η διάκριση αυτή δεν δικαιολογεί στην παρούσα υπόθεση τον καθορισμό χωριστών αγορών. Παρότι υπάρχει διαφοροποίηση πελατών, δεν είναι δυνατόν στην παρούσα υπόθεση να καθορισθούν δύο διακριτές και χωριστές ομάδες πελατών, καθώς οι δύο αεροπορικές εταιρείες της συγκέντρωσης δεν κάνουν διάκριση μεταξύ των συγκεκριμένων τύπων επιβατών και υπάρχει μια ποικιλία τύπων επιβατών μεταξύ των δύο αυτών άκρων. Συνεπώς, παρότι το συνολικό ποσοστό των επιβατών που είναι πιο ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο λαμβάνεται υπόψη στην ανάλυση του ανταγωνισμού, δεν καθορίζονται διακριτές αγορές για τις συγκεκριμένες ομάδες επιβατών.
21. Προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσον δύο αερολιμένες είναι αμοιβαία υποκαταστάσιμοι από την άποψη των πελατών, η Επιτροπή βασίστηκε σε διάφορες πηγές στοιχείων:
- αποστάσεις και χρόνοι ταξιδιού συγκρίθηκαν με το ενδεικτικό σημείο αναφοράς του χρόνου οδήγησης 100 km/1 ώρα. Το συγκριτικό αυτό μέγεθος χρησιμοποιήθηκε ως αφετηρία και ερμηνεύθηκε λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του αντίστοιχου αερολιμένα και άλλα στοιχεία που συνεκτιμήθηκαν,
 - τις απόψεις των ανταγωνιστών της οντότητας που προκύπτει από τη συγκέντρωση, οι οποίες διατυπώθηκαν κατά την έρευνα αγοράς της Επιτροπής. Όλοι σχεδόν οι ανταγωνιστές θεώρησαν τους κύριους και τους δευτερεύοντες αερολιμένες υποκαταστάσιμους για τους επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο,
 - τις απόψεις αερολιμένων και αρχών πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών, στο βαθμό που οι εν λόγω απόψεις διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας της Επιτροπής, καθώς και τα αποτελέσματα εκθέσεων των εν λόγω αρχών οι οποίες εκπονήθηκαν ανεξάρτητα από την προτεινόμενη συναλλαγή,
 - κατά περίπτωση, η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός ότι οι αερολιμένες ανήκουν σε ένα «σύστημα αερολιμένων» σύμφωνα με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών,
 - τις πρακτικές εμπορικής προώθησης και, ιδίως, τον τρόπο με τον οποίο η Ryanair προωθεί τις υπηρεσίες της: το γεγονός ότι ορισμένοι αερολιμένες παρουσιάζονται ως εξυπηρετούντες μια συγκεκριμένη πόλη/πολεοδομικό συγκρότημα θεωρείται πρόσθετη απόδειξη, καθώς αυτό είναι ένα από τα στοιχεία που λαμβάνουν υπόψη οι πελάτες όταν αγοράζουν ένα αεροπορικό εισιτήριο μέσω του Διαδικτύου,
 - το εκτιμώμενο ποσοστό επιβατών που πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής σε ένα δρομολόγιο. Αναγνωρίζεται γενικά ότι οι επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής τείνουν να είναι πιο ευαίσθητοι στον παράγοντα της τιμής. Έχουν περισσότερο την τάση να ανταλλάσσουν έναν μεγαλύτερο συνολικό χρόνο ταξιδιού με ένα χαμηλότερο συνολικό κόστος ταξιδιού από τους επιβάτες που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια. Επομένως, σε δρομολόγια στα οποία το εκτιμώμενο ποσοστό επιβατών που πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής είναι υψηλό, εύλογα μπορεί κανείς να υποθέσει ότι η δυνατότητα υποκατάστασης του αερολιμένα από την άποψη των πελατών θα είναι ευρύτερη και όχι στενότερη,
 - ως πρόσθετη απόδειξη, το κατά πόσον υπάρχουν υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ των δευτερευόντων αερολιμένων και ορισμένων πόλεων και το κατά πόσον οι εν λόγω υπηρεσίες διατίθενται εμπορικά μέσω του δικτυακού τόπου της Ryanair ή ενδεχομένως οργανώνονται από τη Ryanair,
 - το αποτέλεσμα της ανάλυσης συσχέτισης τιμών της Επιτροπής για δεκαεπτά δρομολόγια ζευγών πόλεων έξω από το Δουβλίνο, όπου υπήρχαν,
 - και τέλος, την έρευνα πελατών που διενεργήθηκε στον αερολιμένα του Δουβλίνου, η οποία παρέχει έμμεσα στοιχεία όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης ορισμένων ζευγών αερολιμένων από πλευράς ζήτησης.
22. Με βάση τα προαναφερόμενα σύνολα στοιχείων, η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, για τον σκοπό της αξιολόγησης της προτεινόμενης συναλλαγής, η σχετική αγορά είναι μια αγορά υπηρεσιών τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών από σημείο σε σημείο. Οι εν λόγω αγορές καθορίζονται βάσει σημείων αναχώρησης και προορισμού και, δεδομένων των περιστάσεων των σχετικών σημείων αναχώρησης και προορισμού, ενδέχεται να περιλαμβάνουν δύο ή περισσότερους αερολιμένες στο σημείο αναχώρησης ή προορισμού (ζώνη επιρροής).

VI. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟ ΑΠΟΨΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

23. Η απόφαση υπογραμμίζει ότι η προτεινόμενη συναλλαγή διαφέρει από τις προηγούμενες υποθέσεις αεροπορικών μεταφορών που αξιολογήσε η Επιτροπή, καθώς τα μέρη της συγκέντρωσης είναι αμφοτέρωτα μεταφορείς «χαμηλού κόστους» που επικεντρώνονται σε μεταφορές από σημείο σε σημείο εντός της Ευρώπης. Περαιτέρω, η συγκέντρωση θα συνδυάσει δύο αεροπορικές εταιρείες με σημαντική παρουσία στις ισχυρές βάσεις τους στον αερολιμένα του Δουβλίνου όπου, μετά τη συγκέντρωση, θα αντιπροσωπεύουν περίπου 80 % των ευρωπαϊκών πτήσεων μικρών αποστάσεων. Ως εκ τούτου, οι δραστηριότητες της Aer Lingus και της Ryanair αλληλεπικαλύπτονται σε άνευ προηγουμένου μεγάλο αριθμό δρομολογίων.

24. Στην απόφαση προσδιορίζονται συνολικά 35 δρομολόγια στα οποία οι δραστηριότητες των μερών αλληλεπικαλύπτονται. Στον πίνακα που ακολουθεί παρέχεται επισκόπηση των αλληλεπικαλυπτόμενων δρομολογίων με τα μερίδια αγοράς των μερών και των υφιστάμενων ανταγωνιστών τους:

Πίνακας 2

Δρομολόγια με υπάρχουσες αλληλεπικαλύψεις μεταξύ Ryanair και Aer Lingus και μερίδια αγοράς των μερών της συγκέντρωσης και όλων των υφιστάμενων ανταγωνιστών ⁽¹⁾

Δρομολόγιο	Ryanair	Aer Lingus	Συνδυασμένο μερίδιο	Υφιστάμενοι ανταγωνιστές	Μερίδιο
Δουβλίνο-Αλικάντε	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		[0-5 %]
Δουβλίνο-Βαρκελώνη	[40-50 %]	[30-40 %]	[70-80 %]	Iberia/Clickair	[20-30 %]
Δουβλίνο-Βερολίνο	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Μπιλμπάο/Vitoria	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Birmingham	[60-70 %]	[30-40 %]	100 %		
Δουβλίνο-Μπολόνια	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Βρυξέλλες	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Εδιμβούργο	[70-80 %]	[20-30 %]	100 %		
Δουβλίνο-Φάρο	[40-50 %]	[50-60 %]	100 %		
Δουβλίνο-Φραγκφούρτη	[40-50 %]	[40-50 %]	[80-90 %]	Lufthansa	[10-20 %]
Δουβλίνο-Γλασκόβη	[50-60 %]	[30-40 %]	[90-100 %]	Loganair	[0-10 %]
Δουβλίνο-Αμβούργο/Lübeck	[60-70 %]	[30-40 %]	100 %		
Δουβλίνο-Κρακοβία	[30-40 %]	[40-50 %]	[70-80 %]	SkyEurope	[20-30 %]
Δουβλίνο-Λονδίνο	[40-50 %]	[30-40 %]	[70-80 %]	BMI	[10-20 %]
				British Airways	[0-10 %]
				CityJet	[0-10 %]
Δουβλίνο-Λυών	[30-40 %]	[60-70 %]	100 %		
Δουβλίνο-Μαδρίτη	[20-30 %]	[30-40 %]	[60-70 %]	Iberia	[30-40 %]
Δουβλίνο-Μάλαγα	[30-40 %]	[60-70 %]	[90-100 %]	Spanair	[0-10 %]
Δουβλίνο-Manchester	[70-80 %]	[20-30 %]	[90-100 %]	Luxair	[0-10 %]
Δουβλίνο-Μασσαλία	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Μιλάνο	[30-40 %]	[60-70 %]	100 %		
Δουβλίνο-Newcastle	[70-80 %]	[20-30 %]	100 %		
Δουβλίνο-Παρίσι	[40-50 %]	[30-40 %]	[80-90 %]	AF/CityJet	[10-20 %]
Δουβλίνο-Poznan	[60-70 %]	[30-40 %]	100 %		
Δουβλίνο-Ρίγα	[40-50 %]	[20-30 %]	[70-80 %]	Air Baltic	[20-30 %]
Δουβλίνο-Ρώμη	[40-50 %]	[50-60 %]	100 %		
Δουβλίνο-Salzburg	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Σεβίλλη	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Δουβλίνο-Τενερίφη	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		

⁽¹⁾ Στον πίνακα δεν περιλαμβάνονται μεμονωμένες θέσεις (δηλαδή αεροπορικά εισιτήρια που πωλούνται χωριστά και όχι στο πλαίσιο πακέτων διακοπών) οι οποίες προσφέρονται από μερικές αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις σε ορισμένα επηρεαζόμενα δρομολόγια διακοπών. Ωστόσο, καθώς το μερίδιο αυτών των πωλήσεων μεμονωμένων θέσεων είναι ασήμαντο, η συμπεριληψή τους δεν θα μετέβαλλε την κατάσταση.

Δρομολόγιο	Ryanair	Aer Lingus	Συνδυασμένο μερίδιο	Υφιστάμενοι ανταγωνιστές	Μερίδιο
Δουβλίνο-Τουλούζη/Carcassonne	[60-70 %]	[30-40 %]	100 %		
Δουβλίνο-Βενετία	[40-50 %]	[50-60 %]	100 %		
Δουβλίνο-Βιέννη/Μπρατισλάβα	[20-30 %]	[50-60 %]	[70-80 %]	SkyEurope	[20-30 %]
				Austrian Airlines	[0-10 %]
Δουβλίνο-Βαρσοβία	[30-40 %]	[30-40 %]	[60-70 %]	LOT	[10-20 %]
				Norwegian Airline Shuttle	[10-20 %]
Shannon-Λονδίνο	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Cork-Λονδίνο	[50-60 %]	[40-50 %]	100 %		
Cork — Manchester	[40-50 %]	[10-20 %]	[60-70 %]	bmibaby	[30-40 %]
				Aer Arann	[0-10 %]

25. Η συναλλαγή θα δημιουργήσει μονοπωλιακές θέσεις σε 22 δρομολόγια και πολύ υψηλά συνδυασμένα μερίδια αγοράς, άνω του 60 %, σε άλλα 13 δρομολόγια.
26. Η Ryanair επικαλείται ως άμυνα ότι τα δύο μέρη της συγκέντρωσης δεν είναι άμεσοι ανταγωνιστές, καθώς «διαφέρουν θεμελιωδώς» και «καταλαμβάνουν διαφορετικούς χώρους στις αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται». Περαιτέρω, η Ryanair ισχυρίζεται ότι δεν υπάρχουν σημαντικά εμπόδια εισόδου στην αγορά που να οφείλονται στη συμφόρηση των αερολιμένων και ότι τα μέρη της συγκέντρωσης δεν απολαμβάνουν καμία μοναδική θέση στο Δουβλίνο και στην Ιρλανδία γενικότερα, η οποία εμποδίζει τις ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες να εισέλθουν στις επηρεαζόμενες αγορές ή, ακόμη, να χρησιμοποιήσουν την Ιρλανδία ως βάση για τα αεροσκάφη τους.
27. Επιπλέον, η Ryanair ισχυρίζεται ότι υπάρχουν διάφορες ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες θα μπορούσαν να εισέλθουν στα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια εάν η οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση αύξησε τις τιμές. Στην πραγματικότητα, σε πολλά από τα δρομολόγια στα οποία τα μέρη διαθέτουν συνδυασμένο μερίδιο αγοράς 100 %, υπάρχουν δυνητικοί ανταγωνιστές στον αερολιμένα προορισμού. Για παράδειγμα, στο Βερολίνο διαθέτουν βάση οι Air Berlin, Lufthansa, Germanwings και easyJet. Το ίδιο ισχύει στο Birmingham για τις Flybe, BA, bmi και easyJet (κ.λπ.). Σύμφωνα με τη Ryanair, οι δυνητικοί αυτοί ανταγωνιστές δεν χρειάζεται να χρησιμοποιούν ως βάση τον αερολιμένα του Δουβλίνου προκειμένου να αποτελούν αποτελεσματικό περιορισμό για την οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση, αλλά μπορούν να εισέλθουν στα συναφή δρομολόγια είτε από την υπάρχουσα βάση τους στον αερολιμένα προορισμού εκτός Ιρλανδίας είτε, ακόμη, χωρίς να διαθέτουν καμία βάση σε οποιοδήποτε άκρο του δρομολογίου. Ωστόσο, όπως αναφέρεται αναλυτικότερα στην απόφαση, τα αποτελέσματα της έρευνας της Επιτροπής δεν επιβεβαιώνουν ότι οι εν λόγω μεταφορείς αποτελούν περιορισμό ο οποίος να είναι τόσο αποτελεσματικός όσο εκείνος που ασκούν τα μέρη αμοιβαίως, το ένα στο άλλο.

Η συγκέντρωση καταργεί τον υφιστάμενο ανταγωνισμό μεταξύ των δύο άμεσων ανταγωνιστών στα ιρλανδικά δρομολόγια

28. Παρότι πρόκειται για πρώην εθνικό αερομεταφορέα της Ιρλανδίας, η Aer Lingus υλοποίησε σχέδιο αναδιάρθρωσης, μετέβαλε σημαντικά το επιχειρηματικό μοντέλο της και επαναπροσδιόρισε τη θέση της ως αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους, επικεντρωμένης σε υπηρεσίες από σημείο σε σημείο στα δρομολόγια πτήσεων μικρών αποστάσεων που εκτελεί. Οι υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στον βασικό ναύλο της Aer Lingus είναι γενικά αντίστοιχες εκείνων που περιλαμβάνονται στον βασικό ναύλο της Ryanair. Παρότι εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένες διαφορές στις υπηρεσίες που παρέχουν οι δύο μεταφορείς, οι οποίες αντικατοπτρίζονται επίσης στο διαφορετικό επίπεδο των ναύλων τους, το γεγονός αυτό δεν αποκλείει την ύπαρξη αποτελεσματικών περιορισμών στον ανταγωνισμό μεταξύ Ryanair και Aer Lingus. Αντιθέτως, η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε ότι στα δρομολόγια που εκτελούν αμφότερες, καθεμία εξ αυτών λαμβάνει υπόψη τους ναύλους και τις υπηρεσίες που παρέχει η άλλη και αναπροσαρμόζει ανάλογα τις δραστηριότητες και τους ναύλους της. Περαιτέρω, οι περισσότεροι από τους ανταγωνιστές που είναι παρόντες στα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια είναι είτε μεταφορείς πλήρων υπηρεσιών που λειτουργούν ως δίκτυο (π.χ. Lufthansa, Air France/CityJet, Iberia, BMI) είτε μικρότερες περιφερειακές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες επικεντρώνονται συχνά σε πελάτες που πραγματοποιούν επιχειρηματικά ταξίδια (π.χ. Loganair, Luxair ή η Aer Arann που εδρεύει στο Δουβλίνο), οι οποίοι δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν άμεσοι ανταγωνιστές των μερών. Τέλος, η έρευνα πελατών έδειξε ότι, για τα καλυπτόμενα δρομολόγια, οι επιβάτες θεωρούν ότι τα μέρη μπορούν να υποκαταστήσουν καλύτερα ο ένας τον άλλον σε σχέση με άλλους μεταφορείς.

29. Έτσι, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι οι υπηρεσίες των μερών της συγκέντρωσης είναι άμεσα υποκαταστάσιμες σε μια διαφοροποιημένη αγορά υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών επιβατών και ότι υπάρχει υψηλός βαθμός ανταγωνισμού μεταξύ Ryanair και Aer Lingus όσον αφορά προορισμούς, δυναμικότητα, δρομολόγια, τιμές και υπηρεσίες προς/από την Ιρλανδία. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τόσο η Aer Lingus όσο και η Ryanair παρακολουθούν στενά η μια τη συμπεριφορά της άλλης. Ειδικότερα, χρησιμοποιούν ειδικό λογισμικό για να παρακολουθούν τους ναύλους τους και, στα συστήματά τους διαχείρισης βάσει των εσόδων, αναπροσαρμόζουν τις δυναμικότητές τους και μειώνουν τις τιμές τους αντιδρώντας στην ανταγωνιστική συμπεριφορά του κύριου ανταγωνιστή τους. Εάν οι πωλήσεις των εισιτηρίων στο αεροσκάφος είναι χαμηλότερες από τις προβλεπόμενες (π.χ. ως αποτέλεσμα χαμηλότερων τιμών/προσφορών του άλλου), οι αναλυτές αμφοτέρων των εταιρειών προσπαθούν να υποκινήσουν τη ζήτηση, συνήθως διαθέτοντας περισσότερες θέσεις στις κατηγορίες των χαμηλότερων τιμών. Αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι στις εκστρατείες εμπορικής προώθησης παρουσιάζουν αμφοτέρως τους χαμηλούς ναύλους τους ως βασικό επιχείρημα και συχνά συγκρίνονται μεταξύ τους. Έτσι, η προτεινόμενη συναλλαγή θα καταργήσει τη σημαντική ανταγωνιστική αντιπαλότητα μεταξύ των δύο μερών σε διάφορα δρομολόγια στα οποία οι δραστηριότητές τους αλληλεπικαλύπτονται, θα έχει δε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από την ποσοτική ανάλυση της Επιτροπής, η οποία παρέχει στοιχεία σχετικά με τις συνέπειες της παρουσίας της Ryanair στους ναύλους της Aer Lingus.
30. Εκτός από τον ανταγωνισμό σε άμεσα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια, στην απόφαση υπογραμμίζεται επίσης το γεγονός ότι αμφοτέροι οι μεταφορείς χρησιμοποιούν ως βάση τον ίδιο αερολιμένα και ότι αυτό έχει δημιουργήσει ένα δυναμικό ανταγωνιστικό περιβάλλον, στο οποίο αμφοτέροι οι μεταφορείς συχνά εισέρχονται σε και εξέρχονται από νέα δρομολόγια. Επομένως, η συναλλαγή δεν αίρει απλώς τον υπάρχοντα ανταγωνισμό μεταξύ των μερών στα τρέχοντα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια, αλλά επίσης καταργεί τη Ryanair και την Aer Lingus από πιθανότερους δυνητικούς νεοεισερχόμενους μεταφορείς σε υφιστάμενα δρομολόγια προς/από την Ιρλανδία, τα οποία επί του παρόντος εξυπηρετούνται από ένα μόνον εκ των μερών.

Τα εμπόδια για την είσοδο στις αγορές στις οποίες δεσπόζει η οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση είναι υψηλά

31. Η έρευνα της Επιτροπής επιβεβαίωσε ότι υπάρχουν ουσιαστικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, τα οποία δυσχεραίνουν κάθε νέα είσοδο στα δρομολόγια στα οποία οι δραστηριότητες των μερών της συγκέντρωσης αλληλεπικαλύπτονται. Τα εν λόγω εμπόδια εισόδου στην αγορά συνδέονται ειδικότερα με: i) το μειονέκτημα της ανυπαρξίας σημαντικών δραστηριοτήτων («βάσεων») στο Δουβλίνο· ii) το σημαντικό κόστος εισόδου στην αγορά και τους κινδύνους για κάθε νέο ανταγωνιστή σε μια αγορά η οποία εξυπηρετείται ήδη από δύο ισχυρές αεροπορικές εταιρείες με καθιερωμένα εμπορικά σήματα, ιδίως στην Ιρλανδία· iii) τη φήμη της Ryanair περί επιθετικής αντίδρασης στους νεοεισερχόμενους στην αγορά· iv) τους περιορισμούς δυναμικότητας στους αερολιμένες του Δουβλίνου καθώς και σε ορισμένους αερολιμένες προορισμού.
32. Η απόφαση παρουσιάζει αρκετές αποδείξεις οι οποίες επιβεβαιώνουν ότι μια ευρεία βάση στο Δουβλίνο παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους αλλά και ευελιξία για οποιονδήποτε μεταφορέα εκτελεί δρομολόγια προς/από το Δουβλίνο. Επομένως, η κατάργηση του κύριου πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνιστή της Ryanair που χρησιμοποιεί ως βάση το Δουβλίνο (και σε μικρότερο βαθμό το Cork και το Shannon) θα μειώσει αναπόφευκτα τους ανταγωνιστικούς περιορισμούς που αντιμετωπίζει η Ryanair στα ιρλανδικά δρομολόγια. Κανένας από τους άλλους μεταφορείς δεν είναι σε θέση να αντικαταστήσει αποτελεσματικά την Aer Lingus, με την τρέχουσα ευελιξία και αποδοτικότητα κόστους της, ώστε να ασκήσει ανταγωνισμό σε διάφορα δρομολόγια προς/από την Ιρλανδία. Κάθε νεοεισερχόμενος μεταφορέας θα κληθεί να αντιμετωπίσει την ισχυρή και καθιερωμένη οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση με ουσιαστικά πλεονεκτήματα κόστους, η οποία θα είναι σε θέση να αντιδράσει γρήγορα σε οποιαδήποτε επιλεκτική είσοδο σε μερικά μόνον από τα δρομολόγια προς/από την Ιρλανδία. Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί ότι οι μεταφορείς που χρησιμοποιούν ως βάση τον αερολιμένα προορισμού απολαμβάνουν παρόμοιο πλεονέκτημα βάσης για το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Όμως, οι εν λόγω μεταφορείς βρίσκονται αντιμέτωποι με τα άλλα εμπόδια εισόδου στην αγορά που εντόπισε η έρευνα και, όπως αναφέρεται κατωτέρω, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι κάποιος εξ αυτών θα ήταν ένας ενδεχόμενος νεοεισερχόμενος μεταφορέας ικανός να ασκήσει επαρκείς ανταγωνιστικούς περιορισμούς στην οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση.
33. Το σημαντικό κόστος εισόδου στην αγορά και οι κίνδυνοι συνδέονται με το γεγονός ότι στις ιρλανδικές ενδοευρωπαϊκές πτήσεις κυριαρχούν επί του παρόντος η Ryanair και η Aer Lingus, οι οποίες διαθέτουν καθιερωμένα εμπορικά σήματα και ένα χαρτοφυλάκιο μεγάλου αριθμού δρομολογίων. Σύμφωνα με ενδεχόμενους νεοεισερχόμενους μεταφορείς, ο ανταγωνισμός με τα δύο αυτά καθιερωμένα εμπορικά σήματα είναι πολύ πιο δύσκολος από ό,τι σε άλλες χώρες όπου δεν υπάρχει παρουσία δύο καθιερωμένων μεταφορέων χαμηλού κόστους με μεγάλες βάσεις. Περαιτέρω, υπάρχουν σημαντικά μερίδια επιβατών ιρλανδικής προέλευσης σε πολλά από τα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια. Επομένως, κάθε νεοεισερχόμενος μεταφορέας θα πρέπει να επενδύσει σημαντικά ποσά σε μάρκετινγκ και προώθηση στην Ιρλανδία. Επιπλέον, στην απόφαση παρουσιάζονται αρκετά παραδείγματα επιθετικής αντίδρασης της Ryanair κατά νεοεισερχόμενων μεταφορέων στις ιρλανδικές αγορές. Για παράδειγμα, η easyJet επιχείρησε το 2005 να κάνει την είσοδό της σε τρία δρομολόγια από το Λονδίνο προς τρεις περιφερειακούς αερολιμένες της Ιρλανδίας. Η Ryanair αντέδρασε αμέσως μειώνοντας τους ναύλους και αυξάνοντας τις δυναμικότητες ώστε να απομακρύνει την easyJet από την ιρλανδική αγορά. Έτσι, ορισμένες ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες ανέφεραν ότι, λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμένο όγκο της ιρλανδικής αγοράς και τις επενδύσεις και τους κινδύνους που συνεπάγεται η καθιέρωση μιας παρουσίας στην εν λόγω αγορά, υπάρχουν για αυτές καλύτερες ευκαιρίες σε άλλες περιοχές της Ευρώπης.

34. Όσον αφορά τους περιορισμούς δυναμικότητας ως προς τις χρονοθυρίδες, στην απόφαση υπογραμμίζεται ότι (αντίθετα προς τις προηγούμενες υποθέσεις συγκέντρωσης αεροπορικών μεταφορέων), παρότι η σημασία τους είναι κρίσιμη, αποτελούν απλώς μέρος των γενικών εμποδίων στην είσοδο στην αγορά. Οι περιορισμοί δυναμικότητας στον αερολιμένα του Δουβλίνου περιορίζονται στις ώρες αιχμής της ημέρας. Ωστόσο, ακόμη και αν ο αερολιμένας του Δουβλίνου εμφανίζει μερική συμφόρηση, η συμφόρηση αυτή συνιστά εμπόδιο για τους δυνητικούς νεοεισερχόμενους στην αγορά ώστε να ανταγωνισθούν αποτελεσματικά την Aer Lingus και τη Ryanair, ιδίως στα δρομολόγια εκείνα για τα οποία είναι αναγκαίες υπηρεσίες υψηλής συχνότητας που καλύπτουν τις ώρες αιχμής της ημέρας. Περαιτέρω, σε ορισμένα από τα εν λόγω δρομολόγια, η συμφόρηση στους αερολιμένες προορισμού (ιδίως το Λονδίνο, το Παρίσι, τη Φραγκφούρτη και το Μιλάνο) δημιουργεί επίσης ένα εμπόδιο στην είσοδο στην αγορά για του μεταφορείς εκείνους οι οποίοι, για τους λόγους της πλευράς της προσφοράς, δεν έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν αποδοτικά κάποιον αερολιμένα υποκατάστασης (όπως Παρίσι — Beauvais ή Φραγκφούρτη — Hahn). Επίσης, η περιορισμένη δυναμικότητα στο Δουβλίνο (όπου οι περισσότερες πρωινές χρονοθυρίδες χρησιμοποιούνται από την οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση) δημιουργεί ένα ουσιαστικό εμπόδιο για κάθε ανταγωνιστική αεροπορική εταιρεία που θα ήθελε να συστήσει μια βάση στον αερολιμένα του Δουβλίνου με σημαντικότερη παρουσία.

Οι ανταγωνιστές δεν είναι πιθανό να αντικαταστήσουν την απώλεια ανταγωνισμού που προκαλεί η συναλλαγή

35. Υπό το πρίσμα των εμποδίων εισόδου στην αγορά που περιγράφηκαν ανωτέρω, η έρευνα αγοράς της Επιτροπής επικεντρώθηκε περαιτέρω στον προσδιορισμό τυχόν μεταφορέων που θα είχαν την ικανότητα και τα κίνητρα να εισέλθουν στα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια και να δημιουργήσουν αποδοτικούς ανταγωνιστικούς περιορισμούς για την οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση. Η απόφαση αξιολόγησε σε ποιον βαθμό μεμονωμένοι ανταγωνιστές μπορεί να είχαν την πρόθεση να ανταγωνισθούν άμεσα τη Ryanair/Aer Lingus, μετά τη συγκέντρωση, σε περίπτωση αύξησης των τιμών.
36. Στους δυνητικούς νεοεισερχόμενους μεταφορείς, οι οποίοι εξετάσθηκαν αναλυτικότερα στην απόφαση, περιλαμβάνονται οι Air France/CityJet, Aer Arann, easyJet, British Airways, bmi/bmibaby, Flybe/BA Connect, SkyEurope, Air Berlin και Clickair. Ωστόσο, στις απαντήσεις τους στην έρευνα αγοράς και κατά τη διάρκεια συνεντεύξεων, οι περισσότεροι από τους εν λόγω μεταφορείς αναφέρθηκαν στα εμπόδια που περιγράφονται ανωτέρω και στις δυσκολίες που θα αντιμετώπιζαν για την εγκαθίδρυση των δραστηριοτήτων τους έναντι της ισχυρής θέσης της οντότητας που προκύπτει από τη συγκέντρωση. Στην απόφαση αναφέρεται ότι καμία αεροπορική εταιρεία δεν αναμένεται να ανταγωνισθεί την Ryanair/Aer Lingus σε ευρύτερη κλίμακα, δημιουργώντας έναν ανταγωνιστικό περιορισμό για την οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση συγκρίσιμο με τον περιορισμό που ασκούν επί του παρόντος η μια στην άλλη, η Ryanair και η Aer Lingus.
37. Επομένως, η έρευνα αγοράς δεν επιβεβαίωσε ότι η δυνητική είσοδος ή επέκταση στα επιμέρους αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια θα μπορούσε ενδεχομένως να αποτελέσει, εγκαίρως και σε επαρκή βαθμό, ανταγωνιστικό περιορισμό για την οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση, αντισταθμίζοντας με τον τρόπο αυτό την απώλεια αντιπαλότητας μεταξύ της Ryanair και της Aer Lingus στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

Συμπέρασμα

38. Η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συναλλαγή θα παρεμποδίσει ουσιαστικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε ορισμένα δρομολόγια προς και από την Ιρλανδία.

Επιχείρημα βελτίωσης της αποτελεσματικότητας

39. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν εγείρει προβληματισμούς όσον αφορά τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, ακόμη και στην περίπτωση που ισχύει το αντίθετο, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η συγκέντρωση δεν θα επιφέρει μονομερείς συνέπειες λόγω της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας και του ειδικού επιχειρηματικού μοντέλου της. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας που επικαλείται η Ryanair θα προκύψει κυρίως από την εφαρμογή του επιχειρηματικού μοντέλου χαμηλού κόστους και των διαχειριστικών ικανοτήτων της Ryanair στην Aer Lingus. Σύμφωνα με τη Ryanair, με τον τρόπο αυτό τα έξοδα εκμετάλλευσης της Aer Lingus θα μειωθούν στα δικά της επίπεδα. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας που επικαλείται θα προκύψει στους τομείς των εξόδων ιδιοκτησίας αεροσκαφών, των δραστηριοτήτων εδάφους, των εξόδων προσωπικού, των εξόδων συντήρησης, των τελών αερολιμένα, των δευτερογενών πωλήσεων και της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της διανομής.
40. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η εν λόγω βελτίωση της αποτελεσματικότητας δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί με κάποια εναλλακτική συναλλαγή και μεμονωμένα από τις δύο εταιρείες της συναλλαγής. Ισχυρίζεται ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας θα μετακυλισθεί στους πελάτες υπό μορφή μειωμένων ναύλων. Ισχυρίζεται περαιτέρω ότι οι επικαλούμενες εξοικονομήσεις κόστους δεν θα επηρεάσουν σε καμία περίπτωση την ποιότητα εξυπηρέτησης της Aer Lingus (η οποία, αντίθετως, θα βελτιωθεί).

41. Οι αρχές βάσει των οποίων η Επιτροπή αξιολογεί τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 29 του κανονισμού συγκεντρώσεων ⁽¹⁾ και στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής ⁽²⁾ για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις. Προκειμένου η Επιτροπή να κρίνει ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας εξουδετερώνει τον αρνητικό αντίκτυπο μιας συγκέντρωσης στους καταναλωτές, η εν λόγω βελτίωση πρέπει να είναι επαληθεύσιμη (δηλαδή να αιτιολογείται, να ποσοτικοποιείται και να υποστηρίζεται από εσωτερικές μελέτες και, εν ανάγκη, με έγγραφα τεκμηρίωσης), να είναι πιθανό ότι θα αποβεί προς όφελος των καταναλωτών και να μην μπορεί να επιτευχθεί σε παρόμοιο βαθμό με μέσα λιγότερο επιζήμια για τον ανταγωνισμό από ό,τι αυτά της προτεινόμενης συγκέντρωσης (βελτιώσεις που συνδέονται με τη συγκεκριμένη συγκέντρωση). Οι τρεις προϋποθέσεις —επαληθεύσιμη βελτίωση, βελτιώσεις που συνδέονται με τη συγκεκριμένη συγκέντρωση και όφελος για τους καταναλωτές— είναι σωρευτικές.
42. Η απόφαση αναφέρει ότι ο ισχυρισμός περί βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της Ryanair δεν είναι επαληθεύσιμος, καθώς πρόκειται ουσιαστικά για μια γενική διαβεβαίωση ότι μπορεί να μεταφέρει το επιχειρηματικό μοντέλο της και, ειδικότερα, τα συναφή επίπεδα κόστους στην Aer Lingus, χωρίς να λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις αντισταθμιστικές υποβαθμίσεις στα χαρακτηριστικά προϊόντος και στα έξοδα. Η απόφαση διαπιστώνει ότι αρκετοί από τους ισχυρισμούς περί βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της Ryanair στηρίζονται σε πολύ ισχυρές παραδοχές, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να επαληθευθούν ανεξάρτητα. Επομένως, ο ισχυρισμός περί βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της Ryanair δεν ανταποκρίνεται στο πρώτο σκέλος των σωρευτικών προϋποθέσεων που αναφέρονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις. Για λόγους πληρότητας, η απόφαση αξιολογεί επίσης τη σύνδεση των βελτιώσεων αποτελεσματικότητας που επικαλείται η Ryanair με τη συγκεκριμένη συγκέντρωση και τα ενδεχόμενα οφέλη για τους καταναλωτές.
43. Όσον αφορά τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ισχυρισμοί της Ryanair δεν είναι επαληθεύσιμοι και δεν συνδέονται με τη συγκεκριμένη συγκέντρωση. Ακόμη και αν πληρούνταν οι δύο αυτές προϋποθέσεις, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας θα επηρέαζε τα πάγια έξοδα (εκμετάλλευσης αεροσκαφών) της Aer Lingus, γεγονός που καθιστά αμφίβολη τη μετακύλιση της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας στους καταναλωτές. Τέλος, η απόφαση παραπέμπει στις κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις προβάλλοντας το επιχειρήμα ότι είναι εξαιρετικά απίθανο μια συγκέντρωση που έχει ως αποτέλεσμα μια θύση αγοράς που προσεγγίζει το μονοπώλιο ή που έχει ως αποτέλεσμα παρόμοιο επίπεδο ισχύος στην αγορά, να μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την κοινή αγορά με το αιτιολογικό ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας θα είναι επαρκής για να αντισταθμίσει τις δυνητικές επιζήμιες συνέπειές της στον ανταγωνισμό.

VII. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

44. Στις 17 Απριλίου 2007, η Ryanair υπέβαλε, μαζί με την απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, δεσμεύσεις με σκοπό την άρση των προβληματισμών σχετικά με τον ανταγωνισμό που προσδιορίζονταν στην κοινοποίηση αιτιάσεων («αρχικές δεσμεύσεις φάσης II»). Μετά από μια σύσκεψη με την Επιτροπή για την εξέταση της παρούσας κατάστασης, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 26 Απριλίου 2007 και στην οποία η Ryanair ενημερώθηκε σχετικά με την προκαταρκτική εκτίμηση από την Επιτροπή των αρχικών δεσμεύσεων της φάσης II, η Ryanair υπέβαλε ένα τροποποιημένο σύνολο δεσμεύσεων (στο εξής οι «τελικές δεσμεύσεις») στις 3 Μαΐου 2007 ⁽³⁾.
45. Οι δεσμεύσεις συνίστανται σε διορθωτικά μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά. Ακολουθώντας το πρότυπο προηγούμενων υποθέσεων αεροπορικών εταιρειών, οι δεσμεύσεις της Ryanair στοχεύουν κυρίως στην άρση των υφιστάμενων εμποδίων εισόδου στην αγορά για άλλες αεροπορικές εταιρείες και περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:
- (1) Χρονοθυρίδες Heathrow: η Ryanair δεσμεύεται να διαθέσει χρονοθυρίδες για το δρομολόγιο του Λονδίνου-Heathrow βάσει μιας «ρύθμισης μίσθωσης». Σύμφωνα με το κείμενο των τελικών δεσμεύσεων, οι εν λόγω χρονοθυρίδες προορίζονται αποκλειστικά για τη British Airways και την Air France (επιτρέποντας σε καθεμία εξ αυτών να προσφέρουν [2-6] πτήσεις ημερησίως προς κάθε μια κατεύθυνση).
 - (2) Χρονοθυρίδες για άλλα δρομολόγια από/προς το Δουβλίνο: η Ryanair δεσμεύεται επίσης να διαθέσει χρονοθυρίδες για άλλα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια από και προς το Δουβλίνο, επιτρέποντας έτσι σε αεροπορικές εταιρείες, σύμφωνα με τη Ryanair, να εκτελούν δρομολόγια με [4-8] αεροσκάφη που χρησιμοποιούν ως βάση το Δουβλίνο. Η Ryanair προσφέρεται περαιτέρω να διαθέσει ισοδύναμο αριθμό χρονοθυρίδων σε συγκεκριμένους αερολιμένες προορισμού στα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια, εφόσον χρειασθεί.
 - (3) Χρονοθυρίδες για δρομολόγια από/προς το Shannon/Cork: η Ryanair δεσμεύεται επίσης στις τελικές δεσμεύσεις της να διαθέσει χρονοθυρίδες για αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια με αφετηρία το Cork και το Shannon, εφόσον χρειασθεί ([6-10] χρονοθυρίδες ημερησίως στο Cork και [6-10] χρονοθυρίδες ημερησίως στο Shannon και ισοδύναμο αριθμό χρονοθυρίδων στο Λονδίνο/Stansted για πτήσεις προς Λονδίνο/Stansted συν [0-4] χρονοθυρίδα(-ες) άφιξης και [0-4] χρονοθυρίδα(-ες) αναχώρησης στο Cork και στο Liverpool προκειμένου να διευκολύνει την είσοδο στην αγορά για το δρομολόγιο Cork-Manchester/Liverpool).

⁽¹⁾ Βλέπε άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) και αιτιολογική σκέψη 29.

⁽²⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, ΕΕ C 31 της 5.2.2004, σ. 5.

⁽³⁾ Η Ryanair είχε ήδη υποβάλει δεσμεύσεις στη φάση I της έρευνας στις 29 Νοεμβρίου 2006 («αρχικές δεσμεύσεις φάσης I»), οι οποίες αντικαταστάθηκαν στη συνέχεια από ένα αναθεωρημένο σύνολο δεσμεύσεων στις 14 Δεκεμβρίου 2006 («τροποποιημένες δεσμεύσεις φάσης I»).

- (4) «Αρχικός αγοραστής»: στην επιστολή δεσμεύσεων, η Ryanair προσφέρεται επίσης να μην ολοκληρώσει την εξαγορά της Aer Lingus προτού βρει έναν «αγοραστή» ο οποίος θα δεσμευθεί να αναλάβει τις χρονοθυρίδες για τη δραστηριότητα των [4-8] αεροσκαφών που χρησιμοποιούν ως βάση το Δουβλίνο.
- (5) Δεσμεύσεις συναφείς με τον ναύλο/το εμπορικό σήμα: η Ryanair προσφέρεται να μειώσει αμέσως τους ναύλους για τις πτήσεις μικρών αποστάσεων της Aer Lingus κατά τουλάχιστον 10 %, να καταργήσει αμέσως τον επίναυλο καυσίμου που επιβάλλει η Aer Lingus στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων που εκτελεί, να διατηρήσει το εμπορικό σήμα της Aer Lingus και να συνεχίσει να εκμεταλλεύεται χωριστά τη Ryanair και την Aer Lingus.
- (6) «Πάγωμα συχνότητας»: η Ryanair δεσμεύεται να μην αυξήσει τον αριθμό των συχνοτήτων σε κανένα από τα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια σε περίπτωση νεοεισερχόμενου μεταφορέα στο δρομολόγιο, πέραν των συχνοτήτων που εκτελούν από κοινού η Ryanair και η Aer Lingus σε κάθε δρομολόγιο για διάστημα έξι περιόδων IATA μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης. Δεσμεύεται επίσης να μην μειώσει τις συχνότητες στα εν λόγω δρομολόγια, εκτός εάν ένα δρομολόγιο είναι ή καταστεί μη επικερδές.
46. Η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες δεσμεύσεις υπολείπονται σημαντικά της αποκατάστασης των προσδιορισθέντων προβλημάτων ανταγωνισμού και, ως εκ τούτου, δεν επαρκούν για την αποφυγή της ουσιάδους παρεμπόδισης του πραγματικού ανταγωνισμού τόσο για τυπικούς όσο και για ουσιαστικούς λόγους. Στην απόφαση αναπτύσσονται τα ακόλουθα επιχειρήματα:
- Είναι αμφίβολο κατά πόσον το διορθωτικό μέτρο των χρονοθυρίδων αποτελεί κατάλληλο μέτρο στην παρούσα συναλλαγή. Πράγματι, η Aer Lingus και η Ryanair είναι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, οι οποίες εκτελούν πτήσεις σε δευτερεύοντες και συχνά σε άλλους αερολιμένες χωρίς συμφόρηση. Η συμφόρηση των αερολιμένων δεν είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο άλλες αεροπορικές εταιρείες δεν κάνουν την είσοδό τους στην Ιρλανδία και το διορθωτικό μέτρο που βασίζεται στις χρονοθυρίδες δεν παρέχει κάποια λύση για την αντιμετώπιση των λοιπών εμποδίων που προσδιορίστηκαν για την είσοδο στην αγορά. Η Aer Lingus είναι επί του παρόντος η μοναδική αεροπορική εταιρεία η οποία ανταγωνίζεται τη Ryanair στα ιρλανδικά δρομολόγια σε ευρύτερη κλίμακα, ενώ οι ανταγωνιστές επιβεβαίωσαν ότι δεν επιθυμούν να ανταγωνισθούν έναν ανταγωνιστή με δύο καθιερωμένα εμπορικά σήματα και εξαιρετικά επιθετικό ως προς τις τιμές.
 - Τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα των χρονοθυρίδων δεν είναι πιθανό να προκαλέσουν σημαντική είσοδο μεταφορέων στα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια. Καθώς το διορθωτικό μέτρο διευκολύνει απλώς την είσοδο στην αγορά (αντί να συνιστά εκχώρηση επιχειρηματικής δραστηριότητας), πρέπει να υπάρχει κάποια πιθανότητα εισόδου μεταφορέων στην αγορά. Ωστόσο, ο έλεγχος των πιθανών λύσεων στην αγορά δεν έδειξε ότι είναι δυνατόν να βρεθούν νεοεισερχόμενοι μεταφορείς, με εξαίρεση ορισμένα μεμονωμένα δρομολόγια (ιδίως το δρομολόγιο Δουβλίνο — Λονδίνο/Heathrow).
 - Ασαφείς και αντιφατικές διατάξεις: Το περιεχόμενο της παρούσας πρότασης δεσμεύσεων δεν είναι σαφές, καθώς περιέχει πολλές αντιφάσεις και αόριστες ή αμφίσημες διατυπώσεις οι οποίες θέτουν εν αμφίβολο τη βιωσιμότητα των δεσμεύσεων, δεδομένου ότι είναι αμφισβητήσιμο κατά πόσον οι δεσμεύσεις είναι εφαρμόσιμες και εκτελέσιμες.
 - Το εύρος των δεσμεύσεων είναι ανεπαρκές. Ακόμη και αν τα διορθωτικά μέτρα ενθάρρυναν την είσοδο μεταφορέων στην αγορά, το εύρος μιας τέτοιας εισόδου θα ήταν υπερβολικά μικρό για την αντιμετώπιση της ανταγωνιστικής αλληλεπικάλυψης των μερών. Ο έλεγχος των πιθανών λύσεων στην αγορά επιβεβαίωσε ότι χρονοθυρίδες για [4-8] αεροσκάφη (ή [6-10] αεροσκάφη λαμβάνοντας υπόψη το Λονδίνο) δεν αρκούν για την αντικατάσταση των ανταγωνιστικών περιορισμών που ασκεί επί του παρόντος η Aer Lingus. Επί του παρόντος, η Aer Lingus και η Ryanair λειτουργούν με 22 και 19 αεροσκάφη αντίστοιχα. Παρότι η Aer Lingus δεν εξυπηρετεί μόνον τα αλληλεπικαλυπτόμενα δρομολόγια με τα 22 αεροσκάφη της, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι [4-8] ή [6-10] αεροσκάφη δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση όλων των αλληλεπικαλυπτόμενων δρομολογίων από/προς το Δουβλίνο.
 - Από την πρόταση της Ryanair απουσιάζουν χρονοθυρίδες σε σημαντικούς αερολιμένες προορισμού.
 - Οι δεσμεύσεις δεν διασφαλίζουν την είσοδο στην αγορά μίας έστω επιχείρησης η οποία να διαθέτει ένα επιχειρηματικό μοντέλο που μπορεί να αντικαταστήσει τον ανταγωνισμό που καταργεί η συγκέντρωση.
 - Επιπλέον, υπάρχουν σημαντικές νομικές αμφιβολίες όσον αφορά το κατά πόσον η Ryanair μπορεί να παραχωρήσει νόμιμα τις χρονοθυρίδες της Aer Lingus στο Heathrow, καθώς το καταστατικό της αεροπορικής εταιρείας απονέμει ορισμένα δικαιώματα αρνησικυρίας στην ιρλανδική κυβέρνηση, τα οποία θα της επέτρεπαν να εμποδίσει τη μεταβίβαση των χρονοθυρίδων.
 - Όσον αφορά τις διάφορες δεσμεύσεις συμπεριφοράς που παρέσχε η Ryanair (μείωση κατά 10 % των ναύλων της Aer Lingus, κατάργηση του επίναυλου καυσίμου, πάγωμα συχνοτήτων, διατήρηση χωριστών εμπορικών σημάτων), στην απόφαση επισημαίνεται ότι αυτές δεν αντιμετωπίζουν άμεσα κανένα από τα προσδιοριζόμενα προβλήματα ανταγωνισμού. Επιπλέον, εγείρουν πολλά ερωτήματα όσον αφορά την παρακολούθηση και την εκτελεστότητά τους. Περιέχουν επίσης στοιχεία τα οποία θα μειώσουν, αντί να ενισχύσουν, τον ανταγωνισμό.

47. Σε συνέχεια της σύσκεψης για την εξέταση της παρούσας κατάστασης και των επακόλουθων πρόσθετων συζητήσεων, η Ryanair υπέβαλε την 1η Ιουνίου 2007, υπό μορφή σχεδίου, ένα σύνολο αναθεωρημένων δεσμεύσεων. Το εν λόγω κείμενο παρασχεθήκε ρητά υπό μορφή σχεδίου, ανυπόγραφο και δεν ήταν σύμφωνο προς τις αναγκαίες τυπικές απαιτήσεις. Έτσι, η Ryanair δεν υπέβαλε τυπικά νέες δεσμεύσεις και η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να τις αξιολογήσει για τη λήψη της απόφασής της. Περαιτέρω, η προθεσμία υποβολής δεσμεύσεων, σύμφωνα με τον κανονισμό εφαρμογής του κανονισμού συγκεντρώσεων, είχε λήξει στις 3 Μαΐου 2007. Παρότι η Επιτροπή μπορεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις να δεχθεί τροποποιήσεις των υποβληθέντων διορθωτικών μέτρων, ακόμη και όταν δεν είναι πλέον εφικτός ένας νέος έλεγχος των πιθανών λύσεων στην αγορά, οι εν λόγω δεσμεύσεις πρέπει να αντιμετωπίζονται με σαφήνεια όλα τα προσδιορισθέντα προβλήματα ανταγωνισμού.
48. Ωστόσο, ακόμη και αν είχε υποβληθεί τυπικά, το σχέδιο των τροποποιημένων δεσμεύσεων ήταν εμφανώς ανεπαρκές για την αντιμετώπιση όλων των ελλείψεων που προσδιορίστηκαν στο προηγούμενο σύνολο δεσμεύσεων. Ειδικότερα, το σχέδιο των τροποποιημένων δεσμεύσεων βασιζόταν ακόμη κυρίως σε μεταβιβάσεις χρονοθυρίδων (δηλαδή καθιστούσε εφικτή την πρόσβαση σε υποδομή αερολιμένα) και δεν παρείχε νέα στοιχεία τα οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τα άλλα προσδιορισθέντα εμπόδια εισόδου στην αγορά, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στην Επιτροπή να αξιολογήσει εκ νέου τα αρνητικά αποτελέσματα του ελέγχου των πιθανών λύσεων στην αγορά σε σχέση με το ενδεχόμενο πραγματικής εισόδου ενός μεταφορέα σε αυτήν. Επιπλέον, το εύρος της εγγυημένης νέας εισόδου στην αγορά παρέμενε ανεπαρκές, καθώς οι δεσμεύσεις πρόβλεπαν μόνον έναν αρχικό νεοεισερχόμενο μεταφορέα με [6-10] αεροσκάφη. Επίσης, το σχέδιο δεν προβλέπει τη μεταβίβαση χρονοθυρίδων σε όλους τους σχετικούς αερολιμένες προορισμού, ιδίως δε σε αερολιμένες με συμφόρηση. Στα πρόσθετα ανεπίλυτα προβλήματα περιλαμβάνονταν, ειδικότερα, η νομική αβεβαιότητα όσον αφορά τις χρονοθυρίδες στο Λονδίνο Heathrow και τα μη συγκεκριμένα κριτήρια όσον αφορά τον αρχικό αγοραστή.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

49. Η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα παρεμποδίσει ουσιωδώς τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων, ιδίως ως αποτέλεσμα της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης της Ryanair και της Aer Lingus σε 35 δρομολόγια από και προς το Δουβλίνο, το Shannon και το Cork, καθώς και της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης σε 15 άλλα δρομολόγια από και προς το Δουβλίνο και το Cork. Κατά συνέπεια, η απόφαση κηρύσσει τη συγκέντρωση ως ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων και το άρθρο 57 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
-

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Ανακοίνωση της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα όργανα μετρήσεων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(Δημοσίευση τίτλων και στοιχείων αναφοράς εναρμονισμένων προτύπων βάσει της οδηγίας)

(2008/C 47/06)

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Τυποποίησης ⁽¹⁾	Στοιχείο αναφοράς και τίτλος του προτύπου (Έγγραφο αναφοράς)	Στοιχεία αναφοράς του αντικατασταθέντος προτύπου	Ημερομηνία λήξης της ισχύος του τεκμηρίου συμμόρφωσης του αντικατασταθέντος προτύπου (Σημείωση 1)
CENELEC	EN 50470-1:2006 Εξοπλισμός μέτρησης ηλεκτρισμού (εναλλασσόμενο ρεύμα) — Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις, δοκιμές και συνθήκες δοκιμών — Εξοπλισμός μέτρησης (δείκτες κλάσης Α, Β και C)	KANENA	—
CENELEC	EN 50470-2:2006 Εξοπλισμός μέτρησης ηλεκτρισμού (εναλλασσόμενο ρεύμα) — Μέρος 2: Ειδικές απαιτήσεις — Ηλεκτρομηχανικοί μετρητές για ενεργό ενέργεια (δείκτες κλάσης Α και Β)	KANENA	—
CENELEC	EN 50470-3:2006 Εξοπλισμός μέτρησης ηλεκτρισμού (εναλλασσόμενο ρεύμα) — Μέρος 3: Ειδικές απαιτήσεις — Στατικοί μετρητές για ενεργό ενέργεια (δείκτες κλάσης Α, Β και Γ)	KANENA	—

⁽¹⁾ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Τυποποίησης:— CEN: rue de Stassart/De Stassartstraat 36, B-1050 Brussels, tel: (32-2) 550 08 11, fax: (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>).— CENELEC: rue de Stassart/De Stassartstraat 35, B-1050 Brussels, tel: (32-2) 519 68 71, fax: (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>).— ETSI: BP 152, F-06561 Valbonne Cedex, tel: (33) 492 94 42 12, fax: (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>).

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου σύμφωνα με την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 47/07)

Προκήρυξη από το Ηνωμένο Βασίλειο του 25ου γύρου χορήγησης αδειών για πετρέλαιο και φυσικό αέριο σε υπεράκτιες περιοχές

Υπουργείο βιομηχανίας**Petroleum Act 1998****Γύρος χορήγησης υπεράκτιων αδειών**

1. Ο Υπουργός καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών παραγωγής πετρελαίου σε θαλάσσιες περιοχές συγκεκριμένης έκτασης, στην υφαλοκρηπίδα του Ηνωμένου Βασιλείου.
2. Η παρούσα πρόσκληση αφορά τα τμήματα και τα μέρη των τμημάτων τα οποία αποτυπώνονται στους χάρτες που έχουν κατατεθεί στο Υπουργείο, όπου μπορούν να εξετασθούν κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης [τηλ: (44-207) 215 50 32], μεταξύ 9.15 π.μ. και 4.45 μ.μ., Δευτέρα έως και Παρασκευή, κατά τη διάρκεια ισχύος της παρούσας ανακοίνωσης.
3. Πλήρη αναλυτικά στοιχεία σχετικά με την προσφορά, όπου συμπεριλαμβάνονται κατάλογοι και χάρτες της έκτασης που προσφέρεται και οδηγίες σχετικά με τις άδειες, τους όρους που θα περιλαμβάνουν οι άδειες και τον τρόπο υποβολής των αιτήσεων, παρέχονται στον δικτυακό τόπο της Energy Development Unit (EDU, Διοικητική Μονάδα για την Ανάπτυξη Ενεργειακών Πόρων (βλέπε κατωτέρω).
4. Όλες οι αιτήσεις θα αξιολογηθούν με βάση τις διατάξεις της οδηγίας του 1995 περί αδειών υδρογονανθράκων (Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995) (S.I. 1995, αριθ. 1434) και με γνώμονα τη διαρκή ανάγκη πραγματοποίησης ταχύτατων, διεξοδικών, αποτελεσματικών και ασφαλών ερευνών για τον εντοπισμό κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στο Ηνωμένο Βασίλειο, συνεκτιμώντας δεόντως τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος.

Αιτήσεις για συνοριακές και παραδοσιακού τύπου άδειες

5. Οι αιτήσεις θα κριθούν με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) τη χρηματοπιστωτική ικανότητα του αιτούντος και την οικονομική του επιφάνεια για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων που θα καλύπτει η άδεια κατά τη διάρκεια της αρχικής περιόδου, συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος εργασιών που υποβλήθηκε για την αξιολόγηση της πλήρους δυναμικότητας της περιοχής που εμπίπτει στο τμήμα ή στα τμήματα για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση.

- β) την τεχνική ικανότητα του αιτούντος να εκτελέσει τις δραστηριότητες που επιτρέπονται από τη χορηγούμενη άδεια κατά τη διάρκεια της αρχικής περιόδου, περιλαμβανομένου και του προσδιορισμού των προοπτικών για υδρογονάνθρακες εντός του τμήματος ή των τμημάτων για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση. Οι τεχνικές ικανότητες θα αξιολογηθούν εν μέρει με βάση την ποιότητα της ανάλυσης που αφορά το τμήμα ή τα τμήματα για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση·
- γ) τον τρόπο με τον οποίο ο αιτών σκοπεύει να εκτελέσει τις δραστηριότητες που καλύπτει η χορηγούμενη άδεια, συμπεριλαμβανομένης και της ποιότητας του προγράμματος εργασιών που υποβλήθηκε για την αξιολόγηση της πλήρους δυναμικότητας της περιοχής για την οποία υποβλήθηκε αίτηση·
- δ) σε περίπτωση που ο αιτών κατέχει ή κατείχε στο παρελθόν άδεια που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του νόμου περί πετρελαίου 1998 (Petroleum Act 1998), τυχόν έλλειψη αποτελεσματικότητας και ευθύνης που επέδειξε ο αιτών κατά την εκτέλεση εργασιών σύμφωνα με την άδεια αυτή.
6. Ο προτεινόμενος φορέας εκμετάλλευσης στο πλαίσιο κάθε αιτούντος ομίλου (συμπεριλαμβανομένης κάθε εταιρείας που αποτελεί τον μοναδικό αιτούντα) υποχρεούται να υποβάλει σχετική δήλωση για τη γενικότερη περιβαλλοντική πολιτική που θα εφαρμόσει κατά την άσκηση των επιτρεπόμενων από την άδεια δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές.
7. Στην περίπτωση αιτήσεων για συνοριακές και παραδοσιακού τύπου άδειες, ο Υπουργός θα χορηγήσει άδεια μόνον εφόσον είναι διατεθειμένος να εγκρίνει ταυτοχρόνως τον φορέα που έχει επιλέξει ο αιτών για την εκτέλεση των εργασιών γεώτρησης. Πριν από την έγκριση του φορέα εκτέλεσης των εργασιών γεώτρησης, ο Υπουργός πρέπει να έχει πειστεί ότι ο υποψήφιος φορέας είναι ικανός να προγραμματίζει και να διαχειρίζεται εργασίες γεώτρησης, με βάση τον αριθμό, την πείρα και την κατάρτιση του προσωπικού του, τις διαδικασίες και τις μεθόδους που προτείνει, τη διοικητική δομή του, τις διασυνδέσεις με εργοληπτικές επιχειρήσεις και την συνολική στρατηγική της εταιρείας. Κατά την αξιολόγηση του προτεινόμενου φορέα, ο Υπουργός θα συνεκτιμήσει νέες πληροφορίες που θα υποβληθούν με την αίτηση, καθώς και το ιστορικό του υποψηφίου, εντός του Ηνωμένου Βασιλείου και στο εξωτερικό.

Αναπτυξιακές αιτήσεις

8. Οι αιτήσεις θα κριθούν με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:
- α) τη χρηματοπιστωτική ικανότητα του αιτούντος·
- β) την τεχνική ικανότητα του αιτούντος να εκτελέσει τις δραστηριότητες που επιτρέπονται από τη χορηγούμενη άδεια κατά τη διάρκεια της πρώτης διετίας της άδειας, περιλαμβανομένου και του προσδιορισμού των προοπτικών για υδρογονάνθρακες εντός του τμήματος ή των τμημάτων για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση. Οι τεχνικές ικανότητες θα αξιολογηθούν εν μέρει με βάση την ποιότητα της ανάλυσης που αφορά το τμήμα ή τα τμήματα για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση·
- γ) την ποιότητα της προσέγγισης που προτείνεται από τον αιτούντα για την εξασφάλιση των επιπρόσθετων χρηματοοικονομικών και τεχνικών πόρων που χρειάζονται για την ολοκλήρωση του ουσιαστικού προγράμματος εργασιών που προδιαγράφεται κατά τη διάρκεια της δεύτερης διετίας της αρχικής περιόδου·
- δ) σε περίπτωση που ο αιτών κατέχει ή κατείχε στο παρελθόν άδεια που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του νόμου περί πετρελαίου 1998 (Petroleum Act 1998), τυχόν έλλειψη αποτελεσματικότητας και ευθύνης που επέδειξε ο αιτών κατά την εκτέλεση εργασιών σύμφωνα με την άδεια αυτή.
9. Οι αναπτυξιακές άδειες θα λήξουν μετά δύο έτη, εάν το Υπουργείο δεν κρίνει ικανοποιητική την τεχνική και χρηματοοικονομική ικανότητα του κατόχου της άδειας να ολοκληρώσει το πρόγραμμα εργασιών της αρχικής περιόδου, το οποίο θα περιλαμβάνει ρητή δέσμευση για την πραγματοποίηση στο χρόνο αυτό μίας τουλάχιστον γεώτρησης ή τη διεξαγωγή ισοδύναμης συμφωνημένης ουσιαστικής δραστηριότητας. Το πρόγραμμα εργασιών της αρχικής περιόδου πρέπει να εκτελεστεί εντός τεσσάρων ετών.
10. Λεπτομερέστερες οδηγίες σχετικά με την παρούσα προσφορά διατίθενται στον δικτυακό τόπο της Energy Development Unit (EDU): <http://www.og.berr.gov.uk/>

Άδειες

11. Εάν ο Υπουργός προσφέρει άδεια σύμφωνα με την παρούσα προκήρυξη, η προσφορά θα γίνει εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία της παρούσας ανακοίνωσης.
12. Ο Υπουργός δεν φέρει ευθύνη για τυχόν δαπάνες που θα προκύψουν για τον αιτούντα κατά την κατάρτιση ή την υποβολή της αίτησής του.

Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

13. Το Υπουργείο εκπόνησε Στρατηγική Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων σε όλη την περιοχή την οποία αφορά η άδεια, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2001/42/EK σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων. Τα πορίσματα της εκτίμησης παρέχονται στον δικτυακό τόπο της Energy Development Unit (EDU): <http://www.og.berr.gov.uk/>

14. Άδειες βάσει της παρούσας προκήρυξης θα χορηγηθούν μόνον εφόσον είτε α) δεν υπάρχουν σημαντικές επιπτώσεις σε Ειδική Ζώνη Διατήρησης («ΕΖΔ») ή σε Ζώνη Ειδικής Προστασίας («ΖΕΠ»), είτε β) ειδική εκτίμηση επιπτώσεων βάσει των οδηγιών για τα ενδιατήματα και τα άγρια πτηνά καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν θα υπάρξουν δυσμενείς επιπτώσεις στις εν λόγω Ζώνες.

15. Διοικητική υπηρεσία αδειών: Energy Development Unit (EDU), Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET [τηλ.: (44-207) 215 50 32, φαξ: (44-207) 215 50 70].

Δικτυακός τόπος της EDU: <http://www.og.berr.gov.uk/>

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην ανακοίνωση της Επιτροπής, στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 2004/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα όργανα μετρήσεων

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 29 της 1ης Φεβρουαρίου 2008)

(2008/C 47/08)

Η δημοσίευση της ανακοίνωσης ακυρώνεται.
