

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Tercera)

de 6 de julio de 2010\*

En el asunto T-342/07,

**Ryanair Holdings plc**, con domicilio social en Dublín, representada por el Sr. J. Swift, QC, los Sres. V. Power, A. McCarthy y D. Hull, Solicitors, y el Sr. G. Berrisch, abogado,

parte demandante,

contra

**Comisión Europea**, representada por los Sres. X. Lewis y S. Noë, en calidad de agentes,

parte demandada,

\* Lengua de procedimiento: inglés.

apoyada por

**Aer Lingus Group plc**, con domicilio en Dublín, representado inicialmente por el Sr. A. Burnside, Solicitor, y los Sres. B. van de Walle de Ghelcke y T. Snels, abogados, y posteriormente por los Sres. Burnside y van de Walle de Ghelcke,

y por

**Irlanda**, representada por los Sres. D. O'Hagan y J. Buttimore, en calidad de agentes, asistidos por los Sres. M. Cush, D. Barniville y N. Travers, abogados,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto la anulación de la Decisión C(2007) 3104 de la Comisión, de 27 de junio de 2007, por la que se declara que una operación de concentración es incompatible con el mercado común y el Acuerdo EEE (Asunto COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus),

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Tercera),

integrado por el Sr. J. Azizi, Presidente, y la Sra. E. Cremona y el Sr. S. Frimodt Nielsen (Ponente), Jueces;

Secretaria: Sra. C. Kantza, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 6 de julio de 2009;

dicta la siguiente

## **Sentencia**

### **Hechos que originaron el litigio**

#### *A. Partes del litigio*

- <sup>1</sup> Ryanair Holdings plc (en lo sucesivo, «demandante» o «Ryanair») es una sociedad cotizada en Bolsa que disponía en 2006 de una flota de 120 aviones (sin tener en

cuenta los 161 aviones encargados y pendientes de entrega a lo largo de los seis años siguientes). Dichos aviones efectuaban en aquella época vuelos regulares hacia más de 400 destinos en 40 países, inclusive 75 rutas entre Irlanda (principalmente con salida desde el aeropuerto de Dublín, pero también desde los de Shannon, Cork, Kerry y Knock) y otros países europeos.

- 2 Aer Lingus Group plc, es una sociedad anónima de Derecho irlandés. Tras su privatización por el Gobierno irlandés en 2006, el Estado mantuvo el 25,35 % del capital y las acciones de Aer Lingus Group fueron admitidas a cotización en Bolsa el 2 de octubre de 2006. Aer Lingus Group es la sociedad holding de Aer Lingus Ltd (en lo sucesivo, denominadas conjuntamente, «Aer Lingus»), compañía aérea basada en Irlanda que efectúa vuelos regulares desde los aeropuertos de Dublín, Cork y Shannon, o con destino a éstos. Aer Lingus explotaba en 2006 una red de transporte de corto recorrido en 70 rutas entre Irlanda y el Reino Unido y otros Estados miembros, con una flota de 28 aviones (que debía incrementarse hasta 32 aviones a partir de finales de 2007). Su flota de 7 aviones de largo recorrido (que debía ascender a 9 a partir de finales del 2007) le permitía volar a varios lugares en Estado Unidos y Dubai.

#### B. *Procedimiento administrativo*

- 3 El 5 de octubre de 2006, Ryanair anunció su intención de lanzar una oferta pública de adquisición (OPA) de la totalidad del capital de Aer Lingus. La OPA se lanzó el 23 de octubre de 2006.
- 4 La concentración se notificó a la Comisión de las Comunidades Europeas el 30 de octubre de 2006.

- 5 Mediante decisión de 20 de diciembre de 2006, la Comisión consideró que la operación de concentración notificada planteaba serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común y resolvió incoar el procedimiento de examen en profundidad previsto en el artículo 6, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (DO L 24, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento de concentraciones»).
- 6 El 27 de marzo de 2007, se envió a Ryanair un pliego de cargos con arreglo al artículo 18 del Reglamento de concentraciones. Ryanair respondió a este pliego de cargos el 17 de abril de 2007.
- 7 Mediante la Decisión C(2007) 3104, de 27 de junio de 2007, la Comisión declaró que la operación de concentración notificada era incompatible con el mercado común (Asunto COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).

### *C. Contenido de la Decisión impugnada*

- 8 Tras recordar que la operación notificada constituía una concentración de dimensión comunitaria (apartados 3 y 4 de la Decisión impugnada), la Comisión expuso los medios utilizados durante la investigación (apartado 5 de la Decisión impugnada). Recordó que esta investigación precisó el envío de numerosas solicitudes de información con arreglo al artículo 11 del Reglamento de concentraciones, en particular a otras compañías aéreas de vuelos regulares, a compañías de vuelos charter, a aeropuertos y a la clientela de la empresa, así como contactos con autoridades de coordinación de las franjas horarias, las autoridades de aviación civil, y las autoridades encargadas de los transportes. La Comisión llevó a cabo igualmente un análisis de la correlación entre los precios para definir los mercados de referencia (apartado 6.3 y anexo III de

la Decisión impugnada) y encargó a un consejero independiente realizar una investigación en relación con la clientela del aeropuerto de Dublín (apartado 7.3.5 y anexos I y II de la Decisión impugnada). También examinó las observaciones econométricas presentadas por Ryanair y Aer Lingus, y realizó dos series de análisis de regresión para verificar de manera empírica los efectos posibles de la concentración (apartado 7.4.3 y anexo IV de la Decisión impugnada).

### 1. *Mercados de referencia*

- 9 En lo que respecta a la definición de los mercados de referencia (apartado 6 de la Decisión impugnada), la Comisión señaló que ambas Ryanair y Aer Lingus prestaban servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en Europa. Con arreglo a su práctica habitual, la Comisión examinó esencialmente la sustituibilidad de la demanda. Definió los mercados sobre la base del planteamiento «lugar de origen – lugar de destino», denominado «planteamiento O y D», según el cual cada ruta entre un lugar de origen y un lugar de destino se considera un mercado distinto. Para determinar si un determinado par O y D formaba un mercado de referencia, la Comisión examinó las diferentes posibilidades de que disponían los consumidores para viajar entre ambos puntos. Verificó igualmente si los vuelos con salida desde Dublín (o desde Shannon o Cork, los otros dos aeropuertos irlandeses utilizados por las partes de la concentración) con destino a dos aeropuertos (o más) de una misma ciudad, eran sustituibles (apartado 6.3 de la Decisión impugnada). Habida cuenta de los servicios propuestos por Ryanair y Aer Lingus, la Comisión declaró que la operación prevista daría lugar a solapamientos horizontales en 35 pares de ciudades, los cuales constituían los mercados de referencia (considerando 333 de la Decisión impugnada), y que podría ser una fuente de preocupaciones respecto de un gran número de pares de ciudades en los

que tan sólo una de las partes de la operación estaba presente, los cuales constituían mercados de referencia (considerando 334 de la Decisión impugnada).

## *2. Apreciación de los efectos de la operación sobre la competencia*

- <sup>10</sup> En lo que respecta a la apreciación de los efectos de la operación, la Comisión se refirió al marco de análisis definido en las Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento de concentraciones (DO 2004, C 31, p. 5; en lo sucesivo, «Directrices»).
- <sup>11</sup> En primer lugar, la Comisión analizó las cuotas de mercado de Ryanair y Aer Lingus en las 35 rutas en las que sus servicios se solapan. Declaró que la operación crearía un monopolio en 22 de las rutas y daría lugar a la creación de cuotas de mercado muy elevadas en las otras 13 (apartado 7.2 de la Decisión impugnada). La Comisión consideró igualmente que ambas compañías eran los «competidores más cercanos» en todas las rutas en cuestión (apartado 7.3 de la Decisión impugnada) y que, en contra de las afirmaciones de Ryanair, ambas compañías competían actualmente entre sí (apartado 7.4 de la Decisión impugnada). A continuación, la Comisión examinó los efectos de la concentración en los mercados en los que Ryanair y Aer Lingus son competidores actuales o potenciales y declaró que la operación eliminaría la competencia actual en las 35 rutas en las que los servicios se solapan así como la competencia potencial en las 25 rutas sin solapamiento (apartados 7.5 y 7.6 de la Decisión impugnada).

- 12 En segundo lugar, la Comisión señaló que la «clientela fragmentada» de Ryanair y Aer Lingus no disponía de un «poder de compra compensador» y tan sólo tenía una posibilidad limitada, o incluso inexistente, de cambiar de proveedor (apartado 7.7 de la Decisión impugnada).
- 13 En tercer lugar, la Comisión examinó si la entrada de nuevos competidores en el mercado o la expansión de los competidores existentes podían eliminar los efectos contrarios a la competencia de la operación antes de llegar a la conclusión de que no sería así (apartado 7.8 de la Decisión impugnada).
- 14 En cuarto lugar, la Comisión realizó una evaluación individual de las 35 rutas en las que los servicios se solapan. Declaró que la concentración obstaculizaría de manera significativa la competencia efectiva debido a la creación de una posición dominante en todas ellas (apartado 7.9 de la Decisión impugnada).
- 15 En quinto lugar, la Comisión examinó si las eficiencias alegadas por Ryanair eran suficientes para contrarrestar los efectos negativos sobre la competencia producidos por la concentración. Concluyó que no era el caso puesto que dichas eficiencias no eran verificables, no eran inherentes a la concentración, ni podían trasladarse a los consumidores (apartado 7.10 de la Decisión impugnada).



### 3. *Evaluación de los compromisos*

- 16 La Comisión examinó igualmente los compromisos propuestos por Ryanair en el marco del procedimiento administrativo. Consideró que no eran suficientemente claros para poder aplicarse y que, en todo caso, no eliminaban los problemas de competencia indicados (apartado 8 de la Decisión impugnada).
- 17 En conclusión, la Comisión consideró que la realización de la concentración obstaculizaría de manera significativa la competencia efectiva, en particular, como consecuencia, por un lado, de la creación de una posición dominante en 35 rutas con salida desde los aeropuertos de Dublín, Shannon y Cork y con destino a los mismos, y, por otro lado, de la creación o del refuerzo de una posición dominante en 15 rutas con salida desde los aeropuertos de Dublín y de Cork y con destino a los mismos. Por tanto, declaró que la operación de concentración era incompatible con el mercado común (apartado 9 y fallo de la Decisión impugnada).

### **Procedimiento y pretensiones de las partes**

- 18 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 10 de septiembre de 2007, la demandante interpuso un recurso solicitando la anulación de la Decisión impugnada.
- 19 Mediante auto de 12 de febrero de 2008, el Presidente de la Sala Tercera del Tribunal admitió la intervención de Irlanda y Aer Lingus Group en el procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

20 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal (Sala Tercera) decidió iniciar la fase oral.

21 En la vista celebrada el 6 de julio de 2009 se oyeron los informes de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal.

22 La demandante solicita al Tribunal que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene en costas a la Comisión.

— Condene a Irlanda y a Aer Lingus Group al pago de las costas relativas a sus intervenciones.

23 La Comisión solicita al Tribunal que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a la demandante.

<sup>24</sup> Aer Lingus Group solicita al Tribunal que:

- Desestime el recurso.
  
- Condene en costas a la demandante.

<sup>25</sup> Irlanda solicita al Tribunal que:

- Desestime el recurso.
  
- Condene en costas a la demandante.

## **Fundamentos de Derecho**

<sup>26</sup> Para declarar la incompatibilidad de una concentración con el mercado común, la Comisión debe probar, con arreglo al artículo 2, apartado 3, del Reglamento de concentraciones, que la realización de la concentración notificada podría obstaculizar de forma significativa la competencia efectiva en el mercado común o en una parte sustancial del mismo, en particular como consecuencia de la creación o refuerzo de una posición dominante.

- 27 Tal decisión, adoptada sobre la base del artículo 8, apartado 3, del Reglamento de concentraciones, se basa en el resultado de un análisis prospectivo realizado por la Comisión. Este análisis prospectivo consiste en examinar de qué modo podría la operación de concentración notificada modificar los factores que determinan la situación de la competencia en un mercado dado, a fin de verificar si dicha operación supondría un obstáculo significativo para una competencia efectiva. Un análisis de este tipo requiere imaginar las diversas relaciones de causa a efecto posibles, para dar prioridad a aquellas cuya probabilidad sea mayor [véase, en lo que respecta al Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas (Corrección de errores en el DO 1990, L 257, p. 13), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 1310/97 del Consejo, de 30 de junio de 1997 (DO L 180, p. 1) (en lo sucesivo, «antiguo Reglamento de concentraciones»), la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de febrero de 2005, Comisión/Tetra Laval, C-12/03 P, Rec. p. I-987, apartado 43].
- 28 En el supuesto de que las partes de la operación hayan propuesto validamente compromisos durante el procedimiento administrativo para obtener una decisión de compatibilidad con el mercado común, la Comisión tiene el deber de examinar la concentración tal como ha sido modificada por dichos compromisos. Por tanto, corresponde a la Comisión demostrar que estos compromisos no convierten la concentración, así modificada, en compatible con el mercado común (véase, en este sentido, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, la sentencia del Tribunal de 21 de septiembre de 2005, EDP/Comisión, T-87/05, Rec. p. II-3745, apartados 63 a 65).
- 29 Por otro lado, el Tribunal de Justicia ha declarado que las normas de fondo del Reglamento, y en especial del artículo 2 del mismo, confieren a la Comisión cierta facultad discrecional, especialmente en lo que respecta a las apreciaciones de orden económico, y que, en consecuencia, el control por parte del juez del ejercicio de dicha facultad, que es esencial a la hora de definir las normas en materia de concentraciones, debe ser efectuado teniendo en cuenta el margen de apreciación basado en las normas de carácter económico que forman parte del régimen de las concentraciones (véanse, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, las sentencias del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1998, Francia y otros/Comisión, denominada «Kali &

Salz», C-68/94 y C-30/95, Rec. p. I-1375, apartados 223 y 224, y Comisión/Tetra Laval, citada en el apartado 27 *supra*, apartado 38).

30 Si bien es cierto que el juez de la Unión Europea reconoce a la Comisión cierto margen de apreciación en materia económica, ello no implica que deba abstenerse de controlar la interpretación de los datos de carácter económico por la Comisión. En efecto, el juez de la Unión no sólo debe verificar la exactitud material de los elementos probatorios invocados, su fiabilidad y su coherencia, sino también comprobar si tales elementos constituyen el conjunto de datos pertinentes que deben tomarse en consideración para apreciar una situación compleja y si son adecuados para sostener las conclusiones que se deducen de los mismos (véanse, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, las sentencias del Tribunal de Justicia Comisión/Tetra Laval, citada en el apartado 27 *supra*, apartado 39, y de 10 de julio de 2008, Bertelsmann y Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, Rec. p. I-4951, apartado 69).

31 Además, según reiterada jurisprudencia, cuando las instituciones comunitarias disponen de una facultad de apreciación, el respeto de las garantías que otorga el ordenamiento jurídico de la Unión en los procedimientos administrativos reviste una importancia aún más fundamental. Entre estas garantías figuran, en particular, la obligación de la Comisión de examinar minuciosa e imparcialmente todos los elementos relevantes del asunto de que se trata, el derecho del interesado a expresar su punto de vista y el de que se le motive la decisión de modo suficiente (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de noviembre de 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec. p. I-5469, apartado 14, y sentencia del Tribunal General de 7 de mayo de 2009, NVV y otros/Comisión, T-151/05, Rec. p. II-1219, apartado 163).

32 Procede apreciar las alegaciones de las partes a la luz de estos principios relativos al control de la legalidad en el ámbito de las concentraciones.

- 33 La demandante invoca cinco motivos en apoyo de su recurso. El primer motivo se basa en la existencia de errores manifiestos en la apreciación de la relación de competencia existente entre Ryanair y Aer Lingus, el segundo motivo se basa en la existencia de errores manifiestos al evaluar las barreras para el acceso al mercado, el tercer motivo se basa en errores manifiestos de apreciación cometidos en el marco del análisis realizado ruta por ruta (en lo sucesivo «análisis ruta por ruta»), el cuarto motivo se refiere a errores manifiestos de apreciación cometidos en el marco del examen de las eficiencias resultantes de la concentración, y el quinto motivo se basa en la existencia de errores manifiestos de apreciación en el marco del análisis de los compromisos propuestos por Ryanair (véanse los apartados 11 y 13 a 16 anteriores).
- 34 La demandante no impugna la definición de los mercados de referencia ni el análisis de las reacciones de la clientela como tales (véanse los apartados 9 y 12 anteriores).

*A. Sobre el primer motivo, relativo a la apreciación de la relación de competencia existente entre Ryanair y Aer Lingus*

- 35 El análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada, que es pertinente en el marco de la apreciación del presente motivo, se divide en las siguientes etapas: en primer lugar, declara de que la concentración daría lugar a cuotas de mercado muy elevadas en gran número de rutas (apartado 7.2 de la Decisión impugnada); en segundo lugar, afirma que Ryanair y Aer Lingus son los «competidores más cercanos» en todas estas rutas (apartado 7.3 de la Decisión impugnada); en tercer lugar, examina la competencia actual entre Ryanair y Aer Lingus (apartado 7.4 de la Decisión impugnada); y, en cuarto lugar, se refiere a los efectos de la concentración sobre la competencia actual entre Ryanair y Aer Lingus y las repercusiones negativas de la misma para los clientes (apartados 7.5 y 7.6 de la Decisión impugnada). En el marco de este análisis, la Comisión respondió a la alegación de Ryanair basada en las diferencias existentes en

cuanto a la oferta de servicios entre su oferta de bajo coste y prestaciones mínimas y la oferta de Aer Lingus de prestaciones medias (apartado 7.3 de la Decisión impugnada).

- <sup>36</sup> La demandante critica, en esencia, este aspecto de la Decisión impugnada, alegando que la Comisión sobrevaloró la importancia de las altas cuotas de mercado que poseían las partes de la concentración y que no presentó elementos probatorios que demostrasen de manera suficiente que, a pesar de sus diferencias, Aer Lingus y la demandante ejercían entre sí una presión competitiva de tal magnitud y que la probabilidad de acceso a los mercados de referencia era tan mínima, que la concentración obstaculizaría de manera significativa la competencia efectiva en dichos mercados.
- <sup>37</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, sostiene que las cuotas de mercado son «indicaciones preliminares» que se ven corroboradas por otros indicios según los cuales Aer Lingus es el competidor más cercano de Ryanair en las rutas en las que sus servicios se solapan. Por tanto, considera que la concentración haría desaparecer la presión competitiva que actualmente ejerce Aer Lingus sobre Ryanair.
- <sup>38</sup> Corresponde al Tribunal apreciar, sucesivamente, las alegaciones de las partes relativas a la «excesiva importancia» concedida a las cuotas de mercado, a la falta de toma en consideración de las «diferencias fundamentales» existentes entre Ryanair y Aer Lingus, a la ventaja competitiva que confiere la existencia de una base en Dublín, a las «pruebas no técnicas», al análisis econométrico de la Comisión, a los datos econométricos aportados por Ryanair, a la presión competitiva que ejercen las compañías de vuelos charter, a la investigación realizada con relación a los pasajeros, a la investigación relativa a las empresas clientes y, por último, al perjuicio causado a los consumidores.

## 1. Sobre la «excesiva importancia» concedida a las cuotas de mercado

### a) Alegaciones de las partes

<sup>39</sup> La demandante sostiene que, en la Decisión impugnada, la Comisión se basó en la premisa errónea de que ella y Aer Lingus son compañías aéreas idénticas, lo que le permitió deducir «automáticamente» de sus cuotas de mercado elevadas el hecho de que la concentración daría lugar a un obstáculo significativo para la competencia efectiva. Considera que, a pesar de que las cuotas de mercado son pertinentes para la apreciación de una concentración desde el punto de vista de la competencia, éstas no son más que un «punto de partida». Añade que, asociar a dichas cuotas de mercado una fuerte presunción negativa en cuanto a los efectos de la concentración sobre la competencia es contrario a las normas relativas a la carga de la prueba. En todo caso, considera que esta presunción fue desvirtuada por la demandante, quien, a su juicio, demostró de manera suficiente en Derecho la existencia de «diferencias fundamentales» entre ambas compañías y de pocas barreras para el acceso al mercado. Según la demandante, los servicios propuestos por Ryanair y Aer Lingus están «claramente diferenciados» y se refieren a categorías de pasajeros distintas. En consecuencia, sostiene que las cuotas de mercado no permiten por sí solas determinar en qué medida cada una de las partes ejercen una presión competitiva respecto de la otra. Por otro lado, considera que la presencia de una sola compañía aérea en una determinada ruta no equivale a una posición dominante habida cuenta de la facilidad de entrada.

<sup>40</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, sostiene que de la Decisión impugnada resulta que las cuotas de mercado constituyen «indicaciones preliminares» que se ven corroboradas por otros indicios según los cuales Aer Lingus es el competidor más cercano de Ryanair en las rutas de que se trata en el presente asunto.



## b) Apreciación del Tribunal

<sup>41</sup> Según reiterada jurisprudencia, si bien la importancia de las cuotas de mercado puede variar de un mercado a otro, puede considerarse fundadamente que cuotas de mercado muy elevadas constituyen por sí mismas, y salvo circunstancias excepcionales, la prueba de la existencia de una posición dominante (véase, en materia de abuso de posición dominante, la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de 1979, Hoffmann-La Roche/Comisión, 85/76, Rec. p. 461, apartado 41, y, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, las sentencias del Tribunal General de 25 de marzo de 1999, Gencor/Comisión, T-102/96, Rec. p. II-753, apartado 205, y de 28 de abril de 1999, Endemol/Comisión, T-221/95, Rec. p. II-1299, apartado 134). Así puede suceder con una cuota de mercado del 50% o más (véase, en materia de abuso de posición dominante, la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 1991, AKZO/Comisión, C-62/86, Rec. p. I-3359, apartado 60, y, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, la sentencia del Tribunal General de 14 de diciembre de 2005, General Electric/Comisión, T-210/01, Rec. p. II-5575, apartado 115).

<sup>42</sup> En el caso de autos, por un lado, procede señalar que, en contra de lo que sostiene la demandante, la Comisión no basó su evaluación de los efectos de la operación sobre la competencia en la idea de que podría deducirse «automáticamente» de las cuotas de mercado elevadas el hecho de que la concentración obstaculizaría de manera significativa la competencia efectiva. Al contrario, la Comisión indicó expresamente en la Decisión impugnada que tanto las cuotas de mercado como el grado de concentración que resulta de las mismas proporcionan unas «indicaciones preliminares» de la estructura del mercado y de la importancia competitiva de ambas partes de la concentración, así como de la de sus competidores (véase el considerando 348 de la Decisión impugnada y la nota al pie de página n° 364, en la que se hace referencia al apartado 14 de las Directrices). El examen de la Decisión impugnada permite igualmente señalar que la Comisión efectuó un análisis en profundidad de las condiciones de competencia tomando en consideración otros elementos además de las cuotas de mercado, a saber, en particular, los efectos de la operación sobre la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus, las reacciones que podían esperarse de los clientes y los competidores, y la situación concreta de cada ruta afectada por la operación (véanse los apartados 11 a 14 anteriores).

- 43 Por tanto, no puede alegarse que la Decisión impugnada se base únicamente en constataciones relativas a las cuotas de mercado que podrían quedar en manos del conjunto Ryanair-Aer Lingus si se realizase la operación (en lo sucesivo, «conjunto Ryanair-Aer Lingus» o la «entidad resultante de la concentración»). La Comisión examinó asimismo datos estadísticos que reflejaban la situación de los mercados afectados por la operación en un momento dado, y datos dinámicos, que indicaban la evolución probable de dichos mercados en caso de que se realizase la concentración.
- 44 Este enfoque es conforme a la práctica analítica que debe seguir la Comisión para apreciar los efectos contrarios a la competencia de una concentración, que consiste en examinar de qué manera la concentración notificada podría modificar los factores determinantes para el estado de la competencia en el mercado de que se trata para verificar si se obstaculizaría de manera significativa la competencia efectiva (véase el apartado 27 anterior).
- 45 Por otro lado, procede señalar que la Comisión no podía ignorar en su evaluación la importancia que debía darse a estas indicaciones preliminares, que mostraban que la realización de la concentración notificada habría permitido a Ryanair adquirir cuotas de mercado extremadamente elevadas.
- 46 En efecto, es preciso señalar que la Comisión identificó en la Decisión impugnada 35 rutas en las que las actividades de las partes de la concentración se solapan. La operación daría lugar a un monopolio en 22 de ellas y llevaría a la creación de cuotas de mercado acumuladas muy elevadas, superiores al 60 %, en las otras 13 (véanse los considerandos 341 y 342 de la Decisión impugnada, en particular el cuadro nº 2 y las notas al pie de página correspondientes). Además, en las rutas en las que actualmente sólo están presentes Ryanair o Aer Lingus, la otra parte de la concentración sería el competidor potencial más probable. Por tanto, es preciso señalar que de estas afirmaciones resulta que la realización de la concentración daría lugar a cuotas de mercado muy elevadas en gran parte de las rutas (apartado 7.2 de la Decisión impugnada).

- 47 La Comisión señaló igualmente en la Decisión impugnada que, incluso en aquellas rutas en las que no existe un monopolio, en las que operan un cierto número de competidores, como es el caso de la ruta Dublín-Londres, en la que la cuota de mercado acumulada de Ryanair y d'Aer Lingus figura entre el 70 y 80 % y en la que British Midland Airways (bmi), British Airways y CityJet proponen sus servicios, el índice Herfindahl-Hirschmann, comúnmente utilizado por las autoridades de la competencia para medir el nivel de concentración de un mercado teniendo en cuenta el peso respectivo de cada empresa que está presente en el mismo, era muy elevado (entre 6.000 y 6.500) al igual que la variación de dicho nivel de concentración antes y después de la operación (el delta se sitúa entre 3.000 y 3.500). Por tanto, el nivel de concentración creado por esta operación en las 35 rutas en las que las actividades de las partes de la concentración se solapan, sería muy elevado (considerando 342 de la Decisión impugnada).
- 48 Así, en dieciséis rutas, la cuota de mercado acumulada del conjunto Ryanair-Aer Lingus alcanzaría el 100 %. Se trata de las rutas Dublín-Berlín, Dublín-Bilbao (Vitoria), Dublín-Birmingham, Dublín-Bolonia, Dublín-Bruselas, Dublín-Edimburgo, Dublín-Hamburgo (Lübeck), Dublín-Marsella, Dublín-Newcastle, Dublín-Poznan, Dublín-Roma, Dublín-Sevilla, Dublín-Toulouse (Carcassonne), Dublín-Venecia, Shannon-Londres y Cork-Londres.
- 49 En otras seis rutas, a saber, las de Dublín-Alicante, Dublín-Faro, Dublín-Lyon, Dublín-Milán, Dublín-Salzburg y Dublín-Tenerife, la cuota de mercado acumulada del conjunto Ryanair-Aer Lingus sería casi del 100 % sin, no obstante, alcanzar ese nivel debido a las ventas de plazas sólo vuelo propuestas por las compañías de vuelos charter.
- 50 En la ruta más importante, es decir, la ruta Dublín-Londres, que supone, por sí sola, el 30 % de los pasajeros transportados por avión entre Irlanda y los otros Estados miembros de la Unión, la cuota de mercado de la entidad resultante de la concentración quedaría comprendida entre el 70 y el 80 %.

- 51 En las otras rutas, la cuota de mercado conjunta sería igualmente muy elevada. En la ruta Dublín-Manchester, por ejemplo, esta cuota de mercado estaría comprendida entre el 90 y el 100 %, puesto que el único competidor existente es Luxair, el cual opera un avión con salida desde y hacia Luxemburgo, que hace una escala en Manchester.
- 52 Aquellos que deseen dirigirse a uno de los destinos mencionados en los apartados anteriores disponen de una elección cuyo alcance *prima facie* puede medirse fácilmente, tanto antes como después de la realización de la concentración. Muy a menudo, esta posibilidad de elección simple y llanamente desaparece con la adquisición de Aer Lingus por Ryanair, puesto que la cuota de mercado del conjunto Ryanair-Aer Lingus alcanza el 100 % o casi el 100 %.
- 53 Habida cuenta de estas afirmaciones, que la demandante no rebate como tales, la Comisión pudo considerar acertadamente que la obtención de cuotas de mercado muy elevadas debido a la realización de la operación, así como el nivel de concentración resultante de la misma, eran indicadores pertinentes del poder de mercado que habría adquirido el conjunto Ryanair-Aer Lingus.
- 54 La Comisión debía tomar en consideración adecuadamente estas constataciones, las cuales constituyen elementos que permiten considerar que, salvo en circunstancias excepcionales, estas cuotas de mercado extremadamente elevadas constituían por sí solas la prueba de la existencia de una posición dominante (véase el apartado 41 anterior).
- 55 En estas circunstancias, no puede reprocharse a la Comisión haber incumplido la carga de la prueba al considerar, según se desprende del título del apartado 7.2.2 de la Decisión impugnada, que «las cuotas de mercado muy elevadas en todas las rutas en las que los servicios se solapan, constituyen, en sí mismas, la prueba de una posición dominante».

- 56 Es preciso señalar que, en contra de lo que implica la demandante, en modo alguno se ha considerado que las repercusiones de esta prueba sobre la apreciación de la competencia sean automáticas. En efecto, de la Decisión impugnada resulta que dicha prueba podría haberse descartado si estas «indicaciones preliminares» sobre la estructura del mercado y la importancia competitiva de ambas partes de la concentración y de sus competidores hubiesen sido desvirtuadas por los otros elementos del caso de autos. Así, la Comisión expuso claramente su práctica sobre este punto en la Decisión impugnada al señalar que «[había] verificado minuciosamente si existían circunstancias que [permitían] excluir la existencia de una posición dominante en el presente asunto a pesar de las cuotas de mercado elevadas» (considerando 351 de la Decisión impugnada). Esta verificación se realizó en el marco de los apartados 7.3 a 7.8 de la Decisión impugnada, en lo que respecta al examen de los factores pertinentes relativos al plan general, y en el marco del apartado 7.9, en lo que respecta al análisis ruta por ruta.
- 57 Procede examinar desde esta perspectiva las alegaciones invocadas por la demandante para refutar la importancia que ha de concederse a las cuotas de mercado que habría poseído el conjunto Ryanair-Aer Lingus.
- 58 En primer lugar, en lo que respecta a las rutas en las que ambas Aer Lingus y la demandante están actualmente presentes, la demandante sostiene que los servicios propuestos por dichos operadores presentan «grandes diferencias» y se refieren, en realidad, a categorías de pasajeros diferentes. A este respecto, procede señalar que la cuestión de la diferenciación de los servicios se plantea con respecto a su mayor o menor grado de sustituibilidad para los clientes de que se trata. En la Decisión impugnada, la Comisión refutó la tesis de la demandante al respecto (apartado 7.3 de la Decisión impugnada). Según la Comisión, suponiendo que esta tesis fuese fundada, las eventuales diferencias entre los servicios propuestos por Ryanair y Aer Lingus no eliminan el riesgo de que una concentración entre ambos operadores obstaculice de manera significativa la competencia efectiva en los mercados afectados. La alegación de la demandante sobre las diferencias entre los servicios se examinará más adelante (véanse los apartados 61 y siguientes que figuran posteriormente).

- 59 En segundo lugar, en lo que respecta a las rutas en las que, a día de hoy, sólo está presente una de estas compañías, la demandante sostiene que esta presencia única no confiere una posición dominante, en la medida en que se puede acceder fácilmente al mercado. Esta alegación se refiere a la cuestión del acceso al mercado y se tratará en el marco del examen del segundo motivo, dedicado a esta problemática.
- 60 Por tanto, tan sólo podría considerarse que la demandante rebate acertadamente la importancia que ha de atribuirse a las cuotas de mercado que habría poseído la entidad resultante de la concentración, si el Tribunal admitiese estas alegaciones. Sin embargo, en esta fase del análisis, no puede reprocharse a la Comisión haber tenido en cuenta en la Decisión impugnada la magnitud de las cuotas de mercado y de los grados de concentración relativos a los diferentes mercados de referencia.

## *2. Sobre la falta de toma en consideración de las «diferencias fundamentales» entre Ryanair y Aer Lingus*

- 61 La demandante sostiene, en esencia, que, debido a las diferencias existentes entre sus servicios y los de Aer Lingus, estas compañías aéreas no son competidores hasta el punto de que la concentración obstaculizaría de manera significativa la competencia. Añade que, en la Decisión impugnada, la Comisión no podía afirmar lo contrario, al no haber demostrado la existencia de una estrecha relación de competencia entre Ryanair y Aer Lingus.
- 62 Corresponde al Tribunal apreciar, sucesivamente, las alegaciones de las partes relativas a la utilización del concepto «competidores más cercanos» y a la deducción «automática» resultante de que existen presiones competitivas significativas, las relativas a las «diferencias fundamentales» en lo que respecta a los costes de explotación, los

precios aplicados y el nivel de prestaciones, así como las que se refieren a la diferencia entre los aeropuertos de destino.

a) Sobre la utilización del concepto de «competidores más cercanos» y la deducción «automática» de que existen presiones competitivas significativas

#### Alegaciones de las partes

<sup>63</sup> La demandante sostiene que la Comisión incurrió en un «error fundamental» al considerar que, si puede demostrarse que ella y Aer Lingus son los «competidores más cercanos», de ello se desprende «automáticamente» que son competidores cercanos que ejercen entre sí presiones competitivas significativas, sin que sea necesario examinar el grado de cercanía de dicha relación de competencia. En efecto, considera que la oferta de servicios de Aer Lingus no es sustituible a la de Ryanair, sino que está más próxima a las ofertas de prestaciones completas de las compañías aéreas tradicionales. A su juicio, las «diferencias fundamentales» existentes entre ambas compañías permite a Aer Lingus facturar precios muy superiores a los de Ryanair. Por tanto, considera que debería analizarse el grado de cercanía de la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus para determinar sus efectos sobre la competencia efectiva. Según la demandante, puesto que sus servicios y los de Aer Lingus son sustancialmente distintos, no puede considerarse que sean «sustitutos adecuados», ni siquiera en los casos en los que dichas compañías aéreas son las únicas que operan vuelos en una determinada ruta. Dicho de otro modo, considera que los pasajeros de que se trata pueden preferir no volar en lugar de elegir la otra compañía aérea.

- 64 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, sostiene que, en la Decisión impugnada, analizó detalladamente la relación de competencia entre ambas compañías aéreas, antes de declarar de manera suficiente en Derecho que Ryanair y Aer Lingus eran competidores cercanos que ejercían entre sí presiones competitivas que desaparecerían si se realizase la operación.

### Apreciación del Tribunal

- 65 Según la demandante, suponiendo que pudiera considerarse que ella y Aer Lingus son los «competidores más cercanos» en todas las rutas de que se trata, no es menos cierto que, debido a la existencia de «diferencias fundamentales» entre ellas, la Comisión no puede basarse en esta constatación para deducir «automáticamente» que ejercen entre sí una presión competitiva significativa que desaparecería con la concentración, sin que sea necesario examinar el grado de cercanía de esta relación competitiva.
- 66 Antes de examinar las alegaciones relativas a las diferencias alegadas por la demandante y a su incidencia sobre la relación de competencia existente entre ella y Aer Lingus (véanse los apartados 70 y siguientes posteriores), procede señalar, en primer lugar, que el análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada no es el que describe la demandante.
- 67 Este análisis se divide en dos etapas. En primer lugar, las constataciones realizadas por la Comisión sobre la relación de competencia entre Ryanair y Aer Lingus son objeto de un gran desarrollo (apartados 7.3 y 7.4 de la Decisión impugnada). En el marco de este desarrollo, la Comisión examinó detalladamente las alegaciones de Ryanair que se recogen en el marco del presente recurso en lo que se refiere a la diferenciación



de los servicios. A continuación, la apreciación de los efectos de la operación sobre la competencia que se llevó a cabo en la Decisión impugnada, no se hizo de manera «automática», basándose únicamente en la constatación de que Ryanair y Aer Lingus son los «competidores más cercanos», en contra de lo que afirma la demandante. En efecto, la Comisión expuso detalladamente en la Decisión impugnada los motivos por lo que la concentración obstaculizaría de manera significativa la competencia efectiva en el mercado común en las 35 rutas en las que los servicios se solapan y en las 15 rutas explotadas por Aer Lingus en las que los servicios no se solapan (apartados 7.5, 7.6 y 7.9 de la Decisión impugnada).

<sup>68</sup> En consecuencia, al igual que en el caso de la importancia que debe atribuirse a las cuotas de mercado acumuladas (véase el apartado 58 anterior), la respuesta que se dé a las alegaciones de la demandante sobre la incidencia de las diferencias entre los servicios alegadas sobre la relación competitiva entre ella y Aer Lingus (véanse los apartados 70 y siguientes posteriores) permitirá, o no, justificar las conclusiones que la Comisión extrajo de ellas en el marco de su apreciación de los efectos de la concentración sobre la competencia.

<sup>69</sup> En todo caso, puesto que la diferenciación de los servicios alegada por Ryanair fue examinada en la Decisión impugnada, no puede sostenerse en el presente asunto que la Comisión dedujo «automáticamente» de la constatación según la cual Ryanair y Aer Lingus son los «competidores más cercanos» en todas las rutas de que se trata, que éstas ejercían entre sí una presión competitiva significativa que desaparecería con la concentración sin que fuese necesario examinar la cercanía de dicha relación competitiva.

b) Sobre las «diferencias fundamentales» relativas a los costes de explotación, los precios aplicados y el nivel de las prestaciones

### Alegaciones de las partes

<sup>70</sup> En primer lugar, la demandante sostiene que la diferencia entre sus costes de explotación y los de Aer Lingus muestra que no existe una presión competitiva significativa entre estas compañías. Alega que los costes menos elevados de Ryanair le permiten practicar precios claramente inferiores a los de Aer Lingus y, en consecuencia, prestar sus servicios en un segmento del mercado distinto. A su juicio, la Comisión no analizó el impacto de esta diferencia sobre la competencia. Por otro lado, sostiene que tras señalar que los costes de explotación de Aer Lingus eran similares a los de otros transportistas de bajo coste, como easyJet o Virgin Express, la Comisión no podía deducir, en el apartado 7.3.3 de la Decisión impugnada, que Aer Lingus era «uno de los competidores más cercanos de Ryanair incluso en lo que respecta los costes unitarios». Según la demandante, la referencia a este concepto de «competidores más cercanos» proviene de un error en el análisis. Añade que la Comisión incluyó los vuelos de largo recorrido de Aer Lingus en el cálculo de sus costes de explotación medios. Puesto que los costes de explotación por plazas-kilómetro ofrecidas (en lo sucesivo, «PKO») es sustancialmente menor en los vuelos de largo recorrido que en los vuelos de corto recorrido, su inclusión da lugar, a juicio de la demandante, a una infravaloración considerable de los costes medios por PKO de Aer Lingus a los efectos de la comparación con los transportistas a bajo coste que explotan únicamente rutas de corto recorrido. Además, afirma que si, tal como sostiene la Comisión, los costes medios de Aer Lingus son comparables a los de los transportistas de bajo coste y tan sólo superiores en aproximadamente un 50 % a los de Ryanair, Aer Lingus realizaría beneficios considerablemente superiores a los de Ryanair, puesto que su precio medio es cerca de un 100 % superior al de Ryanair. En realidad, según la demandante, Ryanair es, con mucho, más rentable que Aer Lingus.

71 En segundo lugar, la demandante llama la atención sobre la diferencia entre sus precios y los precios de Aer Lingus. Esta diferencia, que resulta, a su juicio, de la diferencia de los costes de explotación, muestra, según la demandante, un «grado de diferenciación elevado». Sostiene que la Comisión erró al afirmar, en el considerando 371 de la Decisión impugnada, que una diferencia de 30 euros en el precio no es significativa, puesto que el precio medio de un billete de Ryanair es de 41 euros. Los precios más bajos de Ryanair, inferiores a la mitad de los de Aer Lingus, le permiten atraer a una clientela que de no ser por precios tan bajos no viajaría en avión. Alega que la Comisión debería haber deducido de este elemento que Aer Lingus no ejercía presión competitiva alguna sobre Ryanair. A juicio de la demandante, al reconocer en el considerando 413 de la Decisión impugnada que los precios de Ryanair eran, de media, más bajos que los de Aer Lingus, la Comisión debería haber sacado la conclusión de que ambas compañías se dirigían a dos segmentos del mercado completamente diferentes. Además, según la demandante, Ryanair y Aer Lingus operan según modelos económicos muy diferentes. Según su parecer, Aer Lingus se diferencia claramente del modelo económico de la compañía aérea nacional tradicional, con prestaciones completas, y adopta algunas características de los transportistas de bajo coste. Afirma, sin embargo, que sigue utilizando aeropuertos principales y ofreciendo ciertos servicios que le permiten facturar a sus clientes precios claramente superiores a los de Ryanair. Así, sostiene que los clientes de Aer Lingus están dispuestos a pagar un suplemento respecto de las tarifas de sus competidores a bajo coste a cambio de una oferta de servicios más completa.

72 En tercer lugar, la demandante sostiene que del considerando 367 de la Decisión impugnada resulta que es una compañía aérea de «prestaciones mínimas» y que Aer Lingus es una compañía aérea de «prestaciones medias» y que la Comisión trata de minimizar el impacto de esta diferencia sobre el grado de competencia existente entre ambas compañías. Añade que la Comisión no analizó la medida en la que esta diferencia es pertinente ni aportó pruebas convincentes para demostrar la razón por la que esta diferencia considerable carece de pertinencia para determinar la existencia de un obstáculo significativo para la competencia efectiva. A su juicio, esta diferenciación entre las ofertas de servicios queda corroborada por las declaraciones de Aer Lingus y del Gobierno irlandés realizadas con carácter previo a la OPA, antes de que

el Gobierno y la compañía se «retractaran» afirmando que Aer Lingus es una compañía de bajo coste.

- 73 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

### Apreciación del Tribunal

- 74 Si bien en la Decisión impugnada, la Comisión aceptó reconocer la existencia de diferencias entre Ryanair y Aer Lingus, no sacó de ello las mismas conclusiones que la demandante. En efecto, estas diferencias no impidieron a la Comisión considerar que, de todos los competidores presentes en las distintas rutas afectadas por la concentración, Aer Lingus era el más importante y el más cercano a Ryanair.
- 75 En lo que respecta a la diferencia entre los costes de explotación de Aer Lingus y los de Ryanair, ésta última reitera su análisis según el cual esta diferencia de costes le permite prestar sus servicios a un segmento del mercado distinto. Según la demandante, la Comisión debería haber analizado el impacto de esta diferencia sobre la relación competitiva entre ella y Aer Lingus.
- 76 Sin embargo, de la Decisión impugnada resulta que la Comisión reconoció que los costes de Ryanair eran inferiores a los de Aer Lingus, a la vez que señaló que, respecto de las demás compañías aéreas, los costes de Aer Lingus eran, por regla general, muy bajos y situaban a esta última en el grupo de los transportistas de bajo coste más que

en el de los transportistas en red (véase el apartado 7.3.3 de la Decisión impugnada, en particular el considerando 374).

<sup>77</sup> De este modo, en la Decisión impugnada, la Comisión indicó los motivos por los que consideraba, a la luz de los datos disponibles, que si bien los costes de explotación por PKO de Ryanair eran inferiores a 4 céntimos de euro, los de Aer Lingus ascendían a cerca de 5,9 céntimos de euro. La Comisión señaló que la objeción de Ryanair basada en el hecho de que este dato incluía igualmente los vuelos de largo recorrido de Aer Lingus, que, por lo general, tiene costes por PKO inferiores, estaba justificada. Sin embargo, precisó que el 87 % de los pasajeros de Aer Lingus viajaban en vuelos de corto recorrido y que la cifra propuesta por Ryanair de cerca de 8 céntimos de euro por PKO carecía de fundamento (véase el apartado 7.3.3 de la Decisión impugnada, en particular los considerandos 375 y 377).

<sup>78</sup> En todo caso, del gráfico n° 1 que figura en el considerando 375 de la Decisión impugnada resulta que los costes de explotación por PKO de un transportista en red (como British Airways, Air France o Lufthansa) rondan los 12 céntimos de euro, mientras que los de Virgin Express o easyJet ascienden respectivamente a aproximadamente 7 o poco más de 6 céntimos de euro. Por tanto, el margen definido por la Comisión y Ryanair, entre 5,9 y 8 céntimos de euro por PKO, sitúa a Aer Lingus en el mismo grupo que Virgin Express o easyJet, puesto que sus costes de explotación son «inferiores» (considerando 375 de la Decisión impugnada) o «muy inferiores» (considerando 376 de la Decisión impugnada) a los de las grandes compañías aéreas en red (diferencia de al menos 4 céntimos de euros por PKO), a pesar de que son «superiores» o «muy superiores» a los de Ryanair (diferencia comprendida entre aproximadamente 2 y 4 céntimos de euro por PKO).

- 79 En consecuencia, si bien existe una diferencia de costes de explotación entre Ryanair y Aer Lingus, como reconoció la Comisión en la Decisión impugnada, ello no significa sin embargo que, como alega la demandante, la Comisión no pudiese considerar que ella y Aer Lingus sean los «competidores más cercanos», puesto que los costes de explotación de Aer Lingus son efectivamente inferiores a los de las compañías en red y que ni Virgin Express ni easyJet son competidores de Ryanair en las rutas en las que sus servicios con salida desde Irlanda se solapan (considerando 376 de la Decisión impugnada).
- 80 Esta observación queda corroborada en la Decisión impugnada mediante la constatación según la cual la evolución de los costes unitarios de Aer Lingus a través del tiempo muestra una «migración progresiva» de un modelo económico tradicional a un modelo de bajo coste (véase el considerando 378 de la Decisión impugnada, en particular el gráfico n° 2 sobre los costes de explotación de Aer Lingus a través del tiempo desde 2001 a 2005).
- 81 Por otro lado, si bien, como afirma la demandante, los bajos costes de explotación repercuten sobre la rentabilidad de la empresa (véase el apartado 70 anterior), ello no permite deducir, sin embargo, que los servicios que ella propone no están en competencia con los de Aer Lingus. En efecto, esta última propone servicios de una gama superior, a la vez que pretende aplicar una estructura de costes similar a la de Ryanair, lo que la diferencia también de la estructura de costes de las compañías aéreas en red.
- 82 En lo que respecta a la diferencia entre los precios que aplica la demandante y los de Aer Lingus, la demandante sostiene que esta diferencia es de tal magnitud que la Comisión debería haber deducido que Aer Lingus no ejercía una presión competitiva sobre ella. Según la demandante, una diferencia del precio medio de 30 euros es significativa, puesto que el precio medio de un billete de Ryanair es 41 euros. Además, afirma que los precios más bajos de Ryanair, inferiores a más de la mitad de los de

Aer Lingus, permiten a la demandante dirigirse a una clientela que de no ser por tales precios no viajaría en avión.

- 83 Del mismo modo que la Comisión reconoció la existencia de una diferencia de costes de explotación, también reconoció en la Decisión impugnada que existía una diferencia entre los precios medios aplicados por Aer Lingus y los aplicados por Ryanair. Las partes no niegan este punto.
- 84 Sin embargo, es preciso señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión precisó, por un lado, que, si bien las tarifas aplicadas por Aer Lingus eran, por lo general, superiores a las de Ryanair, ello no era siempre así, y, por otro lado, que el hecho de que fuese difícil conocer las tasas y gastos que se habían tomado en consideración para calcular el precio medio de 41 euros de los vuelos de corto recorrido en 2006 indicado por Ryanair, siendo así que se había precisado que el precio medio de Aer Lingus era 91 euros, o comprendido entre 65 y 75 euros sin incluir los gastos y las tasas (véase el apartado 7.3.2 de la Decisión impugnada, en particular el considerando 371 y las notas a pie de página n<sup>os</sup> 385 y 386) complicaba la comparación de los precios.
- 85 Una vez realizadas estas precisiones, procede señalar que la discusión relativa a la diferencia entre los precios medios aplicados por Ryanair y los aplicados por Aer Lingus se refiere a las consecuencias de esta diferencia de precios. Mientras que la demandante alega que ésta permite llegar a la conclusión de que Aer Lingus no ejerce una presión competitiva sobre ella, la Comisión considera que del análisis de los precios aplicados resulta que Aer Lingus es más próximo a Ryanair que los otros competidores presentes en las rutas en las que se solapan sus servicios (véanse los considerandos 368 a 370 de la Decisión impugnada, en lo que respecta a la apreciación del modelo económico, la cual se recoge igualmente en el considerando 371 de la Decisión impugnada respecto de la comparación de los precios medios: «las mismas

consideraciones se aplican al hecho de que los precios medios de Aer Lingus son más elevados que los de Ryanair»).

<sup>86</sup> En lo que respecta a la presión competitiva que ejerce Aer Lingus, esta cuestión se contempla en el apartado 7.4 de la Decisión impugnada, dedicado a la competencia actual entre las partes de la concentración, y en los apartados 7.5, 7.6 y 7.9 de la misma, en los que la Comisión examina los efectos de la operación sobre la competencia. Por tanto, esta cuestión no se incluye en el apartado 7.3 de la Decisión impugnada, en el que la Comisión expuso los motivos por los que consideraba que Ryanair y Aer Lingus eran los «competidores más cercanos» en todas las rutas de que se trata.

<sup>87</sup> En consecuencia, las afirmaciones recogidas en el considerando 371 de la Decisión impugnada sirven de fundamento a la conclusión de la Comisión recogida en el apartado 7.3 de dicha Decisión, en el sentido de que de los datos mencionados en el mismo resulta que los precios aplicados por los transportistas en red que ofrecen un servicio completo a bordo, precios que comunicó Ryanair, son mucho más elevados que los que aplica Aer Lingus (a saber, 216 euros en el caso de Air France, 225 euros en el de Lufthansa y 268 euros en el de British Airways). Las tarifas de Ryanair y Air Lingus son efectivamente «muy inferiores al nivel de precios de los competidores a quienes se enfrentan en sus rutas respectivas» (considerando 371 de la Decisión impugnada). La Comisión explicó igualmente que la diferencia entre los precios aplicados por Ryanair y los aplicados por Aer Lingus debía tomar en consideración las ventajas cualitativas que caracterizan la oferta de Aer Lingus, como son los vuelos a aeropuertos principales, salas de negocios o una política de servicios más elevada (considerandos 371 y 372 de la Decisión impugnada). Por tanto, el análisis de los precios aplicados por Ryanair y Aer Lingus realizado en la Decisión impugnada sirve de fundamento a la conclusión de la Comisión según la cual Ryanair y Aer Lingus son los «competidores más cercanos» en todas las rutas de que se trata.



<sup>88</sup> Sin embargo, según la demandante, este análisis no es compatible con la afirmación recogida en la segunda frase del considerando 413 de la Decisión impugnada. Dicho considerando está redactado en los siguientes términos:

«Los elementos que se detallan anteriormente [relativos a la percepción de los clientes de Aer Lingus y de Ryanair (apartado 7.3.5 de la Decisión impugnada)] indican claramente que Ryanair y Aer Lingus son competidores cercanos. Sin embargo, la Comisión reconoce que Ryanair aplica tarifas que son, de media, inferiores a las de Aer Lingus, y que, al menos hipotéticamente, es posible que Aer Lingus y Ryanair presten sus servicios a dos segmentos de clientela completamente distintos.»

<sup>89</sup> Sin embargo, esta mención de una eventual segmentación de la oferta sobre la base de las tarifas aplicadas no permite concluir que Ryanair y Aer Lingus no son competidores inmediatos. El concepto de competidor se aprecia en función de los datos del asunto. La Comisión aporta numerosos elementos en apoyo de esta afirmación que se recoge como conclusión del apartado 7.3 de la Decisión impugnada. Es preciso señalar, por ejemplo, que en las 22 rutas en las que Ryanair y Aer Lingus son las únicas compañías presentes, no hay actualmente otras compañías que puedan ofrecer servicios de transporte aéreo regular. Por tanto, en estos mercados, cuya definición como tal no niega la demandante (véase, no obstante, en lo que respecta a la alegación relativa a los aeropuertos de destino, los apartados 95 y siguientes posteriores), Aer Lingus es el competidor más cercano de Ryanair. La cuestión de las entradas se examinará en el marco del examen del segundo motivo, dedicado a dicha cuestión.

<sup>90</sup> En lo que respecta a la diferencia en cuanto al nivel de prestaciones, la alegación de la demandante tan sólo recoge una diferencia conocida por la Comisión y que se menciona en la Decisión impugnada. Por ejemplo, en el considerando 367 de la Decisión impugnada, si bien la Comisión consideró los vuelos de Ryanair vuelos «sin prestaciones» y los servicios de Aer Lingus vuelos de «prestaciones medidas»,

precisó inmediatamente después que, a los efectos de la Decisión impugnada, «[podía] considerarse a ambas compañías transportistas de “prestaciones mínimas”, puesto que, tras las recientes adaptaciones del modelo de servicio de Aer Lingus, los servicios incluidos en la tarifa de base de Aer Lingus son muy similares a los comprendidos en la de Ryanair y difieren claramente de los de las compañías tradicionales “de prestaciones completas”, como British Airways o Lufthansa» (considerando 367 de la Decisión impugnada).

- 91 Por otro lado, la demandante reconoce en sus escritos que «Aer Lingus se ha distanciado claramente del modelo económico de las compañías aéreas nacionales tradicionales con prestaciones completas para adoptar determinadas características de transportistas de bajo coste» (véase el apartado 71 anterior). Durante la vista se confirmó este punto.
- 92 En todo caso, la evolución de los costes unitarios de Aer Lingus a lo largo del tiempo muestra su «migración progresiva» de un modelo económico tradicional a un modelo de bajo coste (véase el apartado 80 anterior) y la oferta de los servicios de Aer Lingus se sitúa al menos entre la propuesta por Ryanair y la propuesta por los transportistas en red que ofrecen un servicio completo a bordo.
- 93 En consecuencia, incluso si Aer Lingus no tiene costes de explotación tan reducidos como los Ryanair, no aplica los mismos precios que Ryanair, ni propone tan pocas prestaciones, no es menos cierto que esta empresa se inclina al mismo modelo económico que su competidora.
- 94 En consecuencia, la demandante no demuestra de manera suficiente en Derecho que la Comisión haya incurrido en error al afirmar en el considerando 431 de la Decisión impugnada que ella y Aer Lingus eran los «competidores más cercanos» en las rutas afectadas con salida desde Irlanda. Por tanto, esta conclusión puede tomarse en consideración en el marco del examen de los efectos de la operación sobre la

competencia y deben desestimarse las críticas formuladas por la demandante sobre este punto (véanse los apartados 58 y 63 anteriores).

c) Sobre la diferencia entre los aeropuertos de destino

#### Alegaciones de las partes

- <sup>95</sup> En primer lugar, la demandante alega que utiliza aeropuertos fundamentalmente distintos de los utilizados por Aer Lingus. Afirma que Aer Lingus utiliza aeropuertos principales, más cercanos al centro de las ciudades y que ofrecen mejores servicios que los aeropuertos secundarios. Sostiene que, estos últimos, utilizados por Ryanair, le permiten mantener sus costes a un nivel bajo y le impiden hacer la competencia a Aer Lingus en cuanto a los pasajeros que desean únicamente utilizar los aeropuertos principales. Según la demandante, con la adquisición de Aer Lingus, Ryanair podría ser competitiva en los aeropuertos principales. A juicio de la demandante, la Comisión no aportó pruebas claras y convincentes que demostrasen que los vuelos de Aer Lingus con destino a aeropuertos principales y los vuelos de Ryanair, con destino a aeropuerto secundarios, ejerzan entre sí una presión competitiva significativa. Añade que los datos invocados en la Decisión impugnada no confirman la conclusión según la cual estos vuelos son sustitutos suficientemente cercanos para que deban incluirse en el mismo mercado. Sostiene además, que la Comisión utilizó las informaciones disponibles «de manera muy selectiva e incoherente». Considera que, al no encontrar una serie de criterios uniformes, utilizó varios criterios diferentes para determinar que los aeropuertos principales y secundarios pertenecían al mismo mercado. A su juicio, la Comisión ignoró o deformó los dictámenes de los aeropuertos de Birmingham y Viena y de la UK Civil Aviation Authority (autoridad de la aviación

civil del Reino Unido) para llegar a la conclusión de que los aeropuertos principales y secundarios son sustituibles. Por tanto, según la demandante, la Comisión no se basó en datos fiables ni en un método sólido. Además, considera que a pesar de que la Comisión aportó las respuestas de los competidores para alegar que dichos aeropuertos eran sustituibles, dichas respuestas demuestran, al contrario, que no existe una prueba clara y convincente sobre este punto (véase la respuesta de British Airways y la situación de los aeropuertos de Londres). Alega que la presentación del cuadro enviado a los competidores no muestra claramente si se solicitaba a las compañías a quienes se preguntaba que designasen los aeropuertos apropiados para cada tipo de pasajeros o los que eran sustituibles entre sí. Afirma que, en algunos casos, las compañías marcaron únicamente uno de los aeropuertos en cada par de ciudades, mostrando así la confusión.

96 En segundo lugar, la demandante sostiene que el uso que hizo la Comisión de las zonas de influencia de los aeropuertos para determinar si los vuelos con destino a distintos aeropuertos pertenecían al mismo mercado es erróneo. Afirma que, siguiendo una «regla aproximativa» (rule of thumb) no corroborada por elementos fácticos, la Comisión definió la zona de atracción de un aeropuerto como la zona en la cual el aeropuerto puede alcanzarse recorriendo un máximo de 100 kilómetros o realizando, como máximo, una hora de viaje (considerando 83 de la Decisión impugnada). A su juicio, esta regla es «demasiado vaga para ser útil». Según la demandante, esta regla ignora el reparto real de los pasajeros en el interior de la zona y es irrealista en el contexto de las conexiones entre Irlanda y Reino Unido, en las que la duración del vuelo no sobrepasa una hora. Por tanto, considera que la Comisión incurrió en error al presumir que los pasajeros «evitarían utilizar el aeropuerto más cercano, harían un viaje de una hora y tomarían un vuelo de cerca de 50 minutos». Añade que el cálculo de tiempo necesario para llegar al aeropuerto mediante transportes en común o en coche, mencionado en el considerando 78 de la Decisión impugnada, no tiene en cuenta los diversos retrasos ni el coste resultante del uso de los transportes en común. Por último, sostiene que la Comisión no tuvo en cuenta, en los considerandos 114 a 116 de la Decisión impugnada, las cifras reales relativas a los aeropuertos específicos en cuestión, en particular, en lo que respecta a los datos aportados por la UK Civil Aviation Authority.

97 En tercer lugar, la demandante critica ciertas apreciaciones o constataciones contenidas en la Decisión impugnada. En primer lugar, reprocha a la Comisión haber tenido en cuenta, en el considerando 92 de la Decisión impugnada, sus prácticas comerciales consistentes en presentar sus vuelos como sustitutos posibles de los vuelos con destino a aeropuertos principales. En efecto, según la demandante, los nombres con los que una empresa comercializa sus productos no constituyen una base suficientemente segura y sólida para definir los mercados. Por ejemplo, a su entender, los aeropuertos de Viena y Bratislava no pueden pertenecer al mismo mercado simplemente porque Ryanair comercialice los billetes con destino a Bratislava con el nombre «Bratislava (Viena)». A continuación, la demandante sostiene que la Comisión no debería haber utilizado en el considerando 99 de la Decisión impugnada el concepto de «sistema aeroportuario», incluido en el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240, p. 8), como fundamento para declarar que determinados aeropuertos eran sustituibles. Según la demandante, este concepto no es apropiado para la definición de los mercados y la nueva versión del Reglamento n° 2408/92 y de los Reglamentos conexos debería, por otro lado, haber puesto fin a la misma. La demandante alega igualmente que el análisis de los precios realizado por la Comisión es «defectuoso» y no aporta razones fiables para concluir que los vuelos que realiza con destino a aeropuertos secundarios y los vuelos que realiza Aer Lingus con destino a aeropuertos principales son «sustitutos próximos». Añade que el análisis no aporta ningún medio para determinar si la evolución paralela de los precios es el resultado de la sustituibilidad o de influencias comunes. Por último, la investigación realizada con relación a los pasajeros es, a juicio de la demandante, «gravemente defectuosa» en cuanto a la concepción de las preguntas y a las técnicas de muestreo utilizadas. Considera que esta investigación no pretendía medir el grado de sustituibilidad de los aeropuertos, puesto que no se preguntó en ningún momento a los pasajeros si contemplaban la posibilidad de volar con destino a aeropuertos diferentes. Según la demandante, en numerosos casos, los datos invocados por la Comisión sobre este punto llevan a la conclusión opuesta.

98 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## Apreciación del Tribunal

- 99 La demandante repite en sus escritos las alegaciones formuladas anteriormente durante el procedimiento administrativo para criticar la definición de mercado según la ciudad de origen y la ciudad de destino. Estas alegaciones fueron examinadas y descartadas por la Comisión en la Decisión impugnada y la mera repetición de dichas alegaciones ante el Tribunal no basta para impugnar este análisis por los motivos que se exponen a continuación.
- 100 En lo que respecta a la alegación basada en que la Comisión no aportó pruebas claras y convincentes que demostrasen que los vuelos de Aer Lingus con destino a aeropuertos principales y los vuelos de Ryanair con destino a aeropuertos secundarios ejercían entre sí una presión competitiva significativa, procede señalar que esta alegación crítica, en definitiva, la utilización que hizo la Comisión de la definición del mercado contenida en la Decisión impugnada para apreciar los efectos de la operación sobre la competencia en los mercados afectados. La demandante lo reconoce implícitamente cuando alega que los datos invocados en la Decisión impugnada «no corroboran la conclusión según la cual estos vuelos son sustitutos suficientemente próximos para que haya que incluirlos en el mismo mercado» (véase el apartado 95 anterior).
- 101 A este respecto, procede señalar en primer lugar que el alcance de esta alegación debe relativizarse habida cuenta del hecho de que, en 16 de las 35 rutas de que se trata, Ryanair y Aer Lingus vuelan a los mismos aeropuertos (considerando 71 de la Decisión impugnada). Así, esta alegación sólo afecta a 19 de las 35 rutas (es decir, el 54,2 %) y, por tanto, no influye en modo alguno en lo que respecta a las otras 16 rutas afectadas por la realización de la operación.

102 En lo que respecta a estas 19 rutas, la alegación de la demandante consiste únicamente en señalar que existe una diferencia en cuanto al aeropuerto de destino, sin refutar concretamente el razonamiento que se recoge en la Decisión impugnada en lo que respecta al impacto de esta diferencia a nivel tanto de la definición del mercado como de la apreciación de los efectos de la operación sobre la competencia. Pues bien, procede señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión recordó que los mercados de transporte aéreo de pasajeros podían definirse sobre la base de rutas individuales o de grupos de rutas, en la medida en que fuesen sustituibles entre sí, según las características propias del asunto (considerando 55 de la Decisión impugnada y jurisprudencia citada en la nota a pie de página n° 53, en particular, la sentencia del Tribunal de 4 de julio de 2006, *easyJet/Comisión*, T-177/04, Rec. p. II-1931, apartado 54 a 61).

103 En este contexto, es preciso señalar, en primer lugar, que la Comisión elaboró un marco analítico aplicable a la definición de mercado de referencia en lo que respecta a las diferentes rutas afectadas, tanto para los pares de aeropuertos como para los pares de ciudades (apartado 6.3.3 de la Decisión impugnada). Los diferentes criterios utilizados para caracterizar la sustituibilidad de los servicios de transporte aéreo regular con salida desde diferentes aeropuertos se recogen en el considerando 99 de la Decisión impugnada. Se trata de la distancia y del tiempo de viaje según el criterio de referencia de 100 km o una hora de viaje, del punto de vista de los competidores, del de los aeropuertos de que se trata y del de las autoridades de la aviación civil de los Estados miembros, de la estimación por parte de los pasajeros de vuelos de ocio en una ruta, del concepto de «sistema aeroportuario» en el sentido del anexo II del Reglamento n° 2408/92, de las prácticas comerciales, de la existencia o no de servicios de transporte entre los aeropuertos y determinadas ciudades, así como del resultado del estudio de la correlación de los precios realizado por la Comisión para 17 pares de ciudades con salida desde Dublín.

104 A continuación, la Comisión analizó con detalle cuál era el mercado de referencia en cada ruta afectada (apartado 6.3.4 de la Decisión impugnada). En cada caso en el que constató que existía una sustituibilidad, la Comisión aplicó varios criterios en función

de las informaciones disponibles. A su juicio, la posibilidad de elección para los pasajeros entre uno u otro servicio aéreo resulta de la combinación de estos factores.

<sup>105</sup> Sin embargo, en varias ocasiones, la Comisión llegó a la conclusión de que los vuelos con destino de aeropuertos diferentes situados en las cercanías de una ciudad no pertenecían al mismo mercado. En los considerandos 178 a 183 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró, en particular, que los aeropuertos de Rennes y Nantes Atlantique no eran sustituibles por los motivos siguientes: el criterio de los 100 km o 1 hora no se cumplía por muy poco, Ryanair no vendía sus servicios con destino a Nantes haciendo referencia a Rennes ni a la inversa, no existía ninguna diferencia significativa entre ambos aeropuertos que incitase a los pasajeros de Rennes a dirigirse a Nantes para coger un vuelo ni a la inversa, y los datos disponibles no eran suficientes para permitir a la Comisión realizar un análisis en profundidad de la correlación entre los precios. Según la Comisión, el mero hecho de que Aer Lingus considere que los aeropuertos de Rennes y Nantes Atlantique pueden sustituirse entre sí no es suficiente para considerar que existe una sustituibilidad. En los considerandos 197 a 203 de la Decisión impugnada, la Comisión distinguió igualmente entre los aeropuertos de Amsterdam Schiphol y Eindhoven por los mismos motivos que los formulados respecto de los aeropuertos de Nantes Atlantique y Rennes y el hecho de que en una Decisión anterior (Decisión de la Comisión de 22 de septiembre de 1997, Asunto COMP/M.967 – KLM/Air UK, apartado 24) consideró que existía un grado mínimo de sustituibilidad.

<sup>106</sup> Por otro lado, procede señalar que el punto de vista de los aeropuertos se recoge en la Decisión impugnada en numerosas ocasiones (véanse, por ejemplo, los considerandos 132, 145 y 151 de la Decisión impugnada), al igual que el punto de vista de la UK Civil Aviation Authority (véanse, por ejemplo, los considerandos 128 y 138 de la Decisión impugnada). En lo que respecta a la referencia a la distinción entre pasajeros para quienes el factor tiempo es importante y aquellos para quienes no lo es que realiza la UK Civil Aviation Authority, la Comisión recoge en la Decisión impugnada varios motivos que permiten explicar por qué esta distinción podía considerarse carente de pertinencia en el presente asunto (considerandos 85 y 316 a 319 de la Decisión impugnada).



107 En particular, la Comisión señaló, de manera convincente, que esta distinción entre ambas categorías de pasajeros, anteriormente clara, tiende a desdibujarse. La Comisión ya había señalado esta tendencia en el marco de asuntos anteriores (Asuntos COMP/M.3280 – Air France/KLM y COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, mencionados en la nota a pie de página nº 329 de la Decisión impugnada) y quedó confirmada por las repuestas a los formularios dirigidos a los competidores el 6 de noviembre de 2006 (respuestas mencionadas en la nota a pie de página nº 328 de la Decisión impugnada), las cuales no son impugnadas por la demandante. Las respuestas de los clientes de negocios a la investigación de la Comisión muestran igualmente que el criterio de la mejor tarifa es bastante importante. En el orden de importancia expresado por esta clientela, figura antes del criterio del aeropuerto de destino y después del de mejor horario, el cual ha dejado de ser absoluto debido a la gran frecuencia que a menudo ofertan los transportistas de prestaciones mínimas (considerando 316 de la Decisión impugnada).

108 Por otro lado, en lo que respecta a los dictámenes de los aeropuertos de Birmingham (considerando 138 de la Decisión impugnada) y de Viena (considerando 223 de la Decisión impugnada), la demandante no explica de qué modo fueron tergiversados. Asimismo, la demandante renunció expresamente durante la vista a desarrollar esta alegación. Estos dictámenes, que no consideran que exista una sustituibilidad, se recogen fielmente en la Decisión impugnada y la Comisión disponía además de otros elementos en los que podía basar la conclusión a la que llegó en la Decisión impugnada. La técnica del conjunto de indicios que utiliza la Comisión para apreciar una operación de concentración puede naturalmente incluir elementos positivos y negativos. No obstante, la conclusión que alcanza la Comisión tras su análisis de los diferentes indicios tomados en consideración no queda desvirtuada por el mero hecho de que de la investigación se desprenda un elemento negativo. Este elemento se refleja debidamente y la Comisión lo tomó en consideración sin tergiversarlo, en contra de lo que afirma la demandante sin aportar ninguna prueba.

- 109 Además, en contra de lo que afirma la demandante, de la respuesta de British Airways al cuestionario que le dirigió la Comisión resulta que, en lo que respecta a los aeropuertos londinenses, «los solapamientos [eran] muy numerosos en las zonas de influencia», y que «todos los aeropuertos londinenses [podían] competir entre sí, lo que de hecho hacen, tanto para el tráfico de largo recorrido, como para el tráfico de corto recorrido». De dicha respuesta resulta igualmente que, en lo que respecta a otros aeropuertos cuya lista figura en la pregunta n° 22 del referido cuestionario, esta compañía aérea considera que, «por lo general, [...] todos los aeropuertos mencionados son competidores entre sí para todos los tipos de pasajeros». En lo que respecta a la alegación según la cual las respuestas de los competidores no muestran que todos los aeropuertos principales y secundarios sean sustituibles entre sí, en particular, en el caso de Londres, las respuestas de los competidores de Ryanair sobre esta ruta muestran lo contrario.
- 110 En lo que respecta a la crítica de la demandante relativa a la utilización de una «regla aproximativa» para definir las zonas de influencia de los aeropuertos con el fin de determinar los mercados de referencia, es preciso señalar que la Comisión reconoce el carácter aproximativo en la Decisión impugnada (considerando 83 de la Decisión impugnada: «Sin embargo, procede señalar que la comisión utiliza la “regla” de los 100 km o de 1 hora de viaje únicamente como la primera “variable representativa” para definir la zona de influencia. Debido a las características especiales de cada aeropuerto considerado y a las otras pruebas, la zona de influencia puede ser en realidad más amplia y será por tanto, objeto de un examen detallado, caso por caso, en el análisis de los distintos pares de aeropuertos.»).
- 111 En respuesta a las críticas presentadas por Ryanair sobre este punto respecto del pliego de cargos, la Comisión indicó en la Decisión impugnada que el criterio de los 100 km o 1 hora de viaje era un indicador basado en lo que los aeropuertos consideraban una zona de influencia razonable (considerando 85 de la Decisión impugnada). Así, de las respuestas al cuestionario dirigido a los aeropuertos resulta que éstos presentan a las compañías aéreas una zona de influencia de al menos 100 km o 1 hora de viaje (considerando 82 de la Decisión impugnada). Por otro lado, tal como sostiene la Comisión en respuesta a las alegaciones formuladas por la demandante

en sus escritos, el hecho de que la duración del vuelo en las rutas entre Irlanda y Reino Unido sea relativamente corta no modifica en modo alguno esta apreciación. En efecto, en numerosos casos existen líneas de autobús especiales entre el aeropuerto secundario y el centro de la ciudad, con horarios adaptados a los vuelos. La postura de la Comisión concuerda con la respuesta de la UK Civil Aviation Authority.

- 112 Por tanto, habida cuenta de estos datos y explicaciones, no puede reprocharse a la Comisión haber utilizado el criterio de los 100 km o 1 hora de viaje en el marco de la definición de la zona de influencia de los aeropuertos.
- 113 En cuanto al reproche que se hace a la Comisión de haber tenido en cuenta, en el considerado 92 de la Decisión impugnada, las prácticas comerciales de Ryanair consistentes en presentar sus vuelos como sustitutos de los vuelos con destino a los aeropuertos principales, es preciso señalar que dichas prácticas son tan sólo uno de los numerosos elementos tomados en consideración. Estas prácticas presentan efectivamente el interés de facilitar la identificación de los destinos de los vuelos por los clientes que pueden estar interesados por la oferta de Ryanair. El mero hecho de que Ryanair afirme que los nombres bajo los que comercializa sus servicios con destino a determinados aeropuertos no constituyen una base suficientemente segura y sólida para definir los mercados, sin aportar ninguna prueba al respecto, no pone en duda este interés. En efecto, dicha afirmación no basta para negar la pertinencia de este elemento en el marco del conjunto de elementos utilizado por la Comisión. En lo que respecta al ejemplo de Viena y Bratislava invocado por la demandante, la Comisión basó su apreciación en otros elementos además de la mera práctica comercial de Ryanair. Examinó igualmente el límite indicativo de 100 km o 1 hora de viaje, el punto de vista de las autoridades nacionales y el de los competidores, así como los resultados de la investigación relativa a la clientela (apartado 6.3.4.15 de la Decisión impugnada).

Asimismo, la Comisión se basó, en su análisis ruta por ruta (apartado 6.3.4 de la Decisión impugnada), en el criterio de los 100 km o 1 hora de viaje, en el punto de vista de las autoridades nacionales y en el de los competidores, así como en los resultados de la investigación relativa a la clientela. Las apreciaciones de la Comisión sobre este punto se basan siempre en la utilización de un conjunto de indicios, de los cuales se exponen y analizan los elementos que se han tomado en consideración.

- 114 En lo que respecta a la crítica relativa a la referencia realizada en el considerando 99 de la Decisión impugnada al concepto de «sistema aeroportuario», utilizado por Reglamento n° 2408/92 como fundamento de la afirmación del carácter sustituible de algunos aeropuertos, de dicho considerando resulta que la pertenencia de los aeropuertos de que se trata a un «sistema aeroportuario» en el sentido del Reglamento n° 2408/92 «confirma como prueba adicional la afirmación de que los aeropuertos mencionados con arreglo a dicho Reglamento pertenecen a la misma aglomeración urbana y pueden considerarse sustituibles en lo que respecta a la demanda». En el Reglamento n° 2408/92, en vigor en el momento en que se adoptó la Decisión impugnada, el sistema aeroportuario se define como «el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana, tal como se indica en el Anexo II». Por tanto, procede tomar en consideración el hecho de que dos o más aeropuertos figuren en el anexo II como sistema aeroportuario para determinar si ha de considerarse que desde dichos aeropuertos se viaja al mismo destino, lo que constituye un factor indicativo de que dichos aeropuertos son sustituibles entre sí para los pasajeros que desean viajar al destino de que se trate. No se opone a esta apreciación el hecho de que la Comisión tomase la iniciativa de clarificar y simplificar las normas relativas al reparto del tráfico entre aeropuertos que prestan servicio a la misma ciudad o aglomeración urbana, ni que su propuesta en este sentido fuese adoptada posteriormente por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. En efecto, en el Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DO L 293, p. 3), que derogó el Reglamento n° 2408/92 tras la adopción de la Decisión impugnada, todavía se hace referencia al principio de reparto del tráfico entre aeropuertos que prestan servicio a la misma ciudad o aglomeración urbana, a pesar de que ya no hace referencia a la expresión de «sistema aeroportuario».

- 115 En lo que respecta a la crítica del análisis de la correlación de precios realizado durante el procedimiento administrativo, es preciso señalar que la Comisión reconoce que la correlación entre los precios no demuestra que dos aeropuertos pertenezcan al mismo mercado. Sin embargo, la Comisión sostiene acertadamente que tal elemento asociado a otros constituye un factor pertinente para el análisis. De la Decisión impugnada resulta que el análisis realizado por la Comisión se califica de «análisis empírico» (considerando 121 de la Decisión impugnada). La nota a pie de página que figura bajo el considerando 121 indica igualmente lo siguiente:

«A la luz de todos los pares de ciudades analizados, es preciso señalar que la Comisión tuvo en cuenta las pruebas económicas en materia de correlación de precios como elementos adicionales que corroboran su punto de vista. [...] De hecho otros factores que pueden dar lugar a una ligera correlación entre los precios pueden influenciar los movimientos de precios.»

- 116 Las apreciaciones recogidas en la Decisión impugnada sobre la base de los resultados del «análisis empírico» de la correlación de los precios, han de ponderarse en este contexto. Por tanto, no puede reprocharse a la Comisión haber mencionado los motivos por los que el análisis de la correlación de los precios podía dar lugar a resultados limitados a la vez que señaló que dichos resultados, a pesar de ser limitados, podían, no obstante, tomarse en consideración respetando ciertos requisitos.

- 117 En estas circunstancias, la demandante no ha demostrado de qué modo la Comisión rebasó los límites de su facultad de apreciación de las situaciones económicas (véanse los apartados 31 y 32 anteriores). Las críticas que hace la demandante sobre este punto son muy generales, y no tienen en cuenta la utilización que hizo la Comisión de los resultados del análisis de la correlación de los precios.

118 En lo que respecta a la crítica de los resultados de la investigación relativa a los pasajeros, es preciso señalar que este punto fue igualmente objeto de otras consideraciones por parte de la demandante y será examinado en dicho contexto (véanse los apartados 202 y siguientes posteriores). En todo caso, del considerando 94 de la Decisión impugnada resulta que la Comisión era plenamente consciente de los límites de la investigación relativa a los clientes del aeropuerto de Dublín, ya que dicha investigación se realizó esencialmente con objeto de verificar la afirmación de Ryanair según la cual, desde el punto de vista del cliente, ésta y Aer Lingus no competían entre sí. El grupo de rutas incluía todos los aeropuertos londinenses y un número limitado de rutas para las que las partes de la concentración proponían vuelos hacia diferentes aeropuertos próximos a la misma ciudad. La Comisión consideró que, cuando los pasajeros consideraban como solución alternativa una compañía aérea que volaba hacia un aeropuerto diferente, podía deducirse que los servicios de transporte aéreo de pasajeros en cuestión podían ejercer una presión competitiva entre sí. A este respecto, la Comisión señaló que estas pruebas «[eran] indirectas puesto que no se [había] solicitado a las personas que respondieron al cuestionario [...] que indicasen explícitamente si consideraban la posibilidad volar a un aeropuerto distinto». En el considerando 122 de la Decisión impugnada, se hace referencia igualmente a esta investigación como «prueba indirecta». En la nota a pie de página n° 91 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló igualmente que la investigación relativa a los clientes tan sólo se refería a un subconjunto de rutas en las que las partes de la concentración prestaban sus servicios con destino a aeropuertos diferentes y que, en consecuencia, dicha investigación tan sólo poseía un «valor informativo» para dichas rutas. Las apreciaciones formuladas en la Decisión impugnada sobre la base de los resultados de la investigación relativa a los clientes deben tomarse en consideración en dicho contexto. Por tanto, no puede reprocharse a la Comisión haber expuesto los motivos por los que la investigación relativa a los clientes presentaba ciertos límites indicando, a su vez, que dichos resultados poseían al menos cierto valor para las rutas de que se trata.

119 En estas circunstancias, la demandante no ha demostrado de qué modo la Comisión rebasó los límites de su facultad de apreciación de las situaciones económicas. Las críticas que hace la demandante sobre este punto son muy generales y no permiten

comprender, en el marco de estas consideraciones de qué modo la concepción de las preguntas y las técnicas de muestreo utilizadas eran «gravemente defectuosas».

*3. Sobre la ventaja competitiva que confiere la existencia de una base en el aeropuerto de Dublín*

a) Alegaciones de las partes

<sup>120</sup> La demandante niega que el hecho de que ella y Aer Lingus tengan bases en el aeropuerto de Dublín permita considerar que son competidores muy cercanos. A su juicio, el lugar en el que el avión tiene su base es completamente indiferente para los pasajeros y tiene relativamente poca importancia para las compañías aéreas. Considera que una compañía aérea que dispone de una base en el otro extremo de una ruta puede constituir un competidor creíble de Ryanair. Así, sostiene que bmi, que dispone de una base en el aeropuerto de Heathrow y de un avión que se estaciona por las noches en el de Dublín, es un competidor más cercano de Aer Lingus que Ryanair en la ruta Dublín-Londres (Heathrow), puesto que Ryanair no vuela con destino a dicho aeropuerto.

<sup>121</sup> La Comisión rebate esta alegación invocando que normalmente las compañías aéreas tan sólo deciden explotar una ruta si ésta está vinculada a una base.

## b) Apreciación del Tribunal

- 122 La Comisión expuso en los considerandos 380 a 399 de la Decisión impugnada los motivos por los que el hecho de tener una base importante en el aeropuerto de Dublín corroboraba la apreciación según la cual ambas compañías son los «competidores más cercanos». Según la Decisión impugnada, esta base (igualmente denominada «aeropuerto de amarre») permite realizar economías de escala y de alcance y confiere una mayor flexibilidad para adaptarse a las fluctuaciones de la demanda, ya que estas ventajas son proporcionales al tamaño de la base. La Comisión señaló que la mayor parte de los transportistas utilizaban bases (considerandos 393 y 394 de la Decisión impugnada) y desestimó las observaciones formuladas por Ryanair durante el procedimiento administrativo según las cuales, por un lado, debía considerarse que los competidores que estacionaban sus aviones durante la noche en el aeropuerto de Dublín eran tan cercanos a ella como Aer Lingus, y por otro lado, no era relevante que la base se encontrase en Irlanda o en el otro extremo de la ruta (apartado 7.3.4 de la Decisión impugnada).
- 123 A este respecto, es preciso señalar que las alegaciones formuladas por Ryanair en el marco del presente recurso tan sólo recogen las observaciones que formuló durante el procedimiento administrativo sin, no obstante, impugnar el fundamento de las apreciaciones motivadas realizadas por la Comisión en la Decisión impugnada para que se desestimen.
- 124 En efecto, del análisis realizado en la Decisión impugnada resulta que son muy pocos los transportistas que explotan rutas sin utilizar un aeropuerto de amarre, el cual confiere una ventaja económica. Por tanto, debía tomarse en consideración el hecho de que tanto Ryanair como Aer Lingus disponían de una base importante en el aeropuerto de Dublín en la medida en que ello permite, en particular, a dichas compañías disfrutar de ventajas similares (apartados 7.3.4.1 y 7.3.4.2 de la Decisión impugnada). Por los motivos indicados en la Decisión impugnada, esta situación no es comparable a la de los competidores que estacionan sus aviones durante la noche en el aeropuerto



de Dublín, habida cuenta, en particular, de las diferencias significativas en términos de ventajas de escala y de alcance que ofrece una base (apartado 7.3.4.3 de la Decisión impugnada), ni a la de los competidores que disponen de una base en el aeropuerto de destino, debido a las particularidades del aeropuerto de Dublín (apartado 7.3.4.4 de la Decisión impugnada).

<sup>125</sup> Sobre este último punto, las alegaciones de la demandante no bastan para impugnar el análisis realizado en los considerandos 404 a 407 de la Decisión impugnada, tras el cual la Comisión consideró que el incremento de flexibilidad que ofrece la base de Dublín confería una ventaja específica a las partes de la concentración. Los elementos que se tomaron en consideración a este respecto son los siguientes:

- en doce rutas en las que los servicios de las partes de la concentración se solapan sin llegar a ser un monopolio, los competidores restantes no operan necesariamente en su ruta desde una base (considerando 405 de la Decisión impugnada), lo que permite considerar que estos competidores ejercen sobre Ryanair una presión competitiva menor que la que ejerce Aer Lingus;
  
- determinadas economías revisten mayor importancia en el aeropuerto de Dublín que en otros, debido a la asimetría del origen del tráfico en numerosas rutas en las que los servicios se solapan (en al menos 15 de las 35 rutas, la mayoría de los clientes viene de Irlanda) (considerandos 406 de la Decisión impugnada), lo que

permite explicar el porqué una base en el aeropuerto de Dublín confiere una ventaja más importante que una base situada en el otro extremo de la ruta;

- normalmente, los transportistas que disponen de una base en el aeropuerto de destino tan sólo operan en una única ruta con destino a Dublín, lo que reduce el grado de compromiso respecto de las rutas desde o hacia Dublín (considerando 407 de la Decisión impugnada). Pues bien, para lograr la máxima rentabilidad y garantizar un número máximo de rotaciones al día, el aparato, el mantenimiento y los equipajes deben encontrarse en el aeropuerto de Dublín, del que salen la mayoría de los clientes, en lugar de en el otro extremo de la ruta;
  
- los transportistas que disponen de una base en el aeropuerto de destino han obtenido resultados mediocres con una pequeña cuota de mercado. En al menos 9 de las 35 rutas en las que los servicios se solapan, un transportista competidor se retiró de la ruta, incapaz de hacer la competencia a Aer Lingus y Ryanair (considerando 408 de la Decisión impugnada). El examen del pasado permite evaluar lo que podría suceder en el futuro.

<sup>126</sup> Ninguna alegación formulada por la demandante en su crítica a la Decisión impugnada sobre este punto permite impugnar la referida conclusión y los elementos que se invocan en apoyo de la misma. No se ha demostrado que la Comisión se equivocase al apreciar la ventaja competitiva que confiere la base de Dublín a las partes de la concentración.

127 En consecuencia, la Comisión expuso de manera suficiente en Derecho en la Decisión impugnada el porqué la posesión de una base importante en el aeropuerto de Dublín suponía una ventaja considerable en lo que respecta a las rutas desde y hacia Dublín y de los clientes mayoritariamente irlandeses que utilizan dichas rutas.

#### 4. Sobre las «pruebas no técnicas»

##### a) Alegaciones de las partes

128 La demandante reconoce que, para una categoría limitada de pasajeros, compite con Aer Lingus al igual que con los transportistas en red, como son, Air France, Lufthansa y British Airways. Por tanto, considera que las «pruebas no técnicas» a que se refiere la Comisión en su escrito de contestación son tan sólo el reflejo de esta competencia. Así, afirma que los sistemas de gestión del rendimiento y el seguimiento de las tarifas son prácticas habituales del sector, de manera que ello no demuestra que Ryanair y Aer Lingus ejerzan entre sí «presiones competitivas recíprocas significativas». Según la demandante, el seguimiento se refiere a todas las tarifas y no sólo a las de Aer Lingus. Alega que ello permite a Ryanair reaccionar en las «raras ocasiones en las que Aer Lingus u otras compañías aéreas proponen tarifas promocionales más bajas». Añade que, si la similitud de los sistemas de gestión de rendimiento significase que existe una competencia intensa entre Ryanair y Aer Lingus, ello se vería corroborado por los resultados econométricos de la Comisión, lo que no es así. Por otro lado, si bien la demandante no niega que ajusta ocasionalmente sus tarifas como reacción a una promoción específica o que lanza ocasionalmente campañas de publicidad comparativa, señala que dichas actividades promocionales se refieren tanto a Aer Lingus como a los demás transportistas nacionales. Sin embargo, a juicio de la demandante,

estos ejemplos no entran en la categoría de «pruebas exactas, fiables y coherentes» que la Comisión tiene la obligación de aportar. Sostiene que si Aer Lingus ejerciese una presión competitiva sobre Ryanair, las pruebas deberían mostrar que Ryanair propone sistemáticamente tarifas más bajas cuando Aer Lingus presta sus servicios en una ruta. Pues bien, según la demandante, las pruebas econométricas presentadas por Ryanair contradicen esta hipótesis. Por último, afirma que la Comisión no puede basarse sobre los documentos internos de Ryanair, los cuales tan sólo tienen «carácter anecdótico». Añade que los pasajes invocados por la Comisión no prueban que Ryanair y Aer Lingus ejerzan entre sí «presiones competitivas recíprocas significativas». En algunos casos, las discusiones que se reseñan en dichos pasajes no se refieren exclusivamente a Aer Lingus, sino a la situación general de una determinada ruta. Por tanto, según la demandante, la Comisión no podía servirse de dichos documentos para implicar que ambas compañías aéreas tienen una relación competitiva estrecha y considerar que los transportistas nacionales que se mencionan en dichos documentos no compiten con Ryanair.

129 La Comisión sostiene que el hecho de que Ryanair y Aer Lingus sean las únicas empresas presentes en 22 rutas en las que sus servicios se solapan y que posean conjuntamente cuotas de mercado muy elevadas en otras 13 rutas tiene como consecuencia lógica que ambas empresas ejercen presiones competitivas entre sí. Considera que el hecho de que Ryanair y Aer Lingus apliquen sistemas de gestión del rendimiento similares, observen de manera habitual el comportamiento competitivo de sus principales competidores y adapten sus tarifas en consecuencia, así como el hecho de que publiquen regularmente anuncios publicitarios en los que comparan sus servicios y tarifas, demuestran esta consideración. Además, afirma que los documentos internos de Ryanair contienen pruebas evidentes de la existencia de una competencia con Aer Lingus. A su juicio, la afirmación de Ryanair según la cual, debido a su modelo de bajos costes, sus competidores no repercuten de manera tangible sobre su comportamiento competitivo, carece de fundamento.

## b) Apreciación del Tribunal

130 Para fundamentar la conclusión según la cual Ryanair y Aer Lingus son competidores en determinadas rutas en las que sus servicios se solapan (apartado 7.4 de la Decisión impugnada), la Comisión recuerda la existencia de varias pruebas mencionadas en la Decisión impugnada y que la demandante no rebate en su demanda. Estas pruebas se refieren a:

- la utilización, «como hacen muchos otros transportistas», de sistemas de gestión de rendimiento similares: sistema de seguimiento del estado de las reservas para cada vuelo y sistema de gestión de los ingresos (considerandos 438 a 443 de la Decisión impugnada);
- la utilización del mismo programa informático de comparación de precios (QL2) lo que les permite observar el comportamiento competitivo de los competidores y adaptarse a la evolución de la oferta (considerandos 444 y 445 de la Decisión impugnada);
- el seguimiento mutuo por Ryanair y Aer Lingus de sus promociones y sus campañas publicitarias respectivas y las reacciones recíprocas a las promociones de una y otra (considerandos 448 y 449 de la Decisión impugnada);
- las referencias a Aer Lingus en el marco de los Consejos de administración de Ryanair relativas a la evolución de las cuotas de mercado y de la relación de competencia (nota a pie de página n° 471 incluida bajo el considerando 446 de la Decisión impugnada y nota a pie de página n° 474 incluida bajo el considerando 448 de dicha Decisión).

- 131 Basándose en estas pruebas, la Comisión realizó la siguiente constatación: las tarifas de Aer Lingus y Ryanair están directamente influenciadas por las tarifas de su principal competidor, puesto que tanto Aer Lingus como Ryanair toman en consideración los precios de la otra al determinar sus tarifas para una ruta (apartados 7.4.1 y 7.4.1.2 de la Decisión impugnada) y cada parte de la concentración reacciona a las campañas publicitarias de la otra (apartado 7.4.2 de la Decisión impugnada).
- 132 La demandante no niega la realidad de las «pruebas no técnicas» citadas por la Comisión en la Decisión impugnada. Sin embargo, sostiene, en esencia, que estos elementos no son suficientemente probatorios para tomarlos en consideración y que, en todo caso, sólo procede basar las conclusiones en las «pruebas técnicas», que resultan de los distintos análisis econométricos realizados durante el procedimiento administrativo. Alega, igualmente que, en todo caso, las «pruebas no técnicas» no permiten demostrar la existencia de «presiones competitivas recíprocas significativas» entre las partes de la concentración.
- 133 A este respecto, procede declarar, en primer lugar, que la Comisión podía invocar la existencia de sistemas de gestión del rendimiento similares, del seguimiento del comportamiento competitivo de los competidores, de las reacciones de cada parte de la concentración a las promociones realizadas por la otra o del seguimiento del comportamiento competitivo de Aer Lingus que reflejan los documentos internos de Ryanair. La Comisión podía perfectamente tener en cuenta estos elementos en el marco del conjunto de elementos que utilizó para evaluar la situación competitiva.
- 134 El hecho de que estas «pruebas no técnicas» se refieran tanto a la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus como a la existente entre Ryanair y los demás transportistas aéreos carece de relevancia, en la medida en que la Comisión examinó en

esa fase del análisis la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus, partes de la concentración, en las rutas en las que ambas estaban presentes.

- 135 Además, la Comisión no se basó en las referidas pruebas para demostrar la existencia de «presiones competitivas recíprocas significativas», sino para demostrar que las partes de la concentración compiten entre sí actualmente (título del apartado 7.4 de la Decisión impugnada; véase igualmente el apartado 131 anterior). Por tanto, no es preciso verificar si estas pruebas pueden criticarse en la medida en que no permiten demostrar una conclusión que no se recoge en la Decisión impugnada.
- 136 Por otro lado, no puede acogerse la alegación de la demandante según la cual no pueden tomarse en consideración las «pruebas no técnicas» si no se apoyan en «pruebas técnicas». En efecto, no puede establecerse esta jerarquía. Corresponde a la Comisión evaluar globalmente el resultado del conjunto de indicios utilizado para evaluar la situación competitiva. A este respecto, es posible que se privilegien determinados elementos y otros se descarten. Este examen y su motivación son el objeto del control de la conformidad a Derecho que realiza el Tribunal de las decisiones de la Comisión en materia de concentraciones. Por tanto, procede examinar en este contexto las alegaciones de la demandante relativas a las conclusiones que la Comisión debería haber sacado respecto de los diferentes análisis econométricos realizados durante el procedimiento administrativo y las repercusiones que dichas conclusiones deberían haber tenido sobre la evaluación de la situación competitiva (véase el apartado 181 posterior).
- 137 En consecuencia, habida cuenta, en particular, del hecho de que las observaciones de la demandante son muy generales, ya que esta última se limita a indicar que las pruebas en las que se basó la Comisión son aplicables tanto a Aer Lingus como a todos los demás competidores, sin tener en cuenta las constataciones realizadas por la Comisión según las cuales, en las rutas examinadas en el marco de la apreciación de los efectos de la operación sobre la competencia, Aer Lingus es el competidor

más cercano a Ryanair, es preciso considerar que la demandante no logró desvirtuar el fundamento de las constataciones realizadas por la Comisión en la Decisión impugnada.

- <sup>138</sup> Estas pruebas, y, en particular, los pasajes de las conversaciones relativas a Aer Lingus que tuvieron lugar en el marco de los Consejos de administración de Ryanair que obran en autos, son especialmente importantes en la medida en que confirman las constataciones realizadas en la fase de análisis de las cuotas de mercado y del grado de concentración y por ser previas al análisis de los datos econométricos. Se toman en consideración en el marco del conjunto de indicios utilizado por la Comisión para examinar los efectos de la operación sobre la competencia.

## *5. Sobre el análisis econométrico de la Comisión*

### a) Alegaciones de las partes

- <sup>139</sup> La demandante afirma que el análisis econométrico permite «evitar debates especulativos» sobre la importancia de las diferencias relativas al nivel de precios, a los costes de explotación, al nivel de prestaciones y a la situación de la base, a la hora de apreciar la competencia. A su juicio, el análisis econométrico realizado por la Comisión según el método denominado de «efectos fijos» (o «de datos de panel»), está viciado por numerosos errores. Considera que la Comisión no logró aportar pruebas de las repercusiones de Aer Lingus sobre los precios de Ryanair. Añade que ello confirma la afirmación de Ryanair según la cual su política de precios «persigue ampliar



su modelo de bajo coste» a nuevos mercados y a nuevas rutas y no «está influenciada materialmente» por la actividad de sus competidores. Según la demandante, la Comisión pretende identificar una relación sistemática relativa a ambas series distintas de modelos relativos, respectivamente, a la «frecuencia» y a la «presencia» de Ryanair. Sostiene que la Comisión afirma, por un lado, que, si la frecuencia de Ryanair aumentase en un 1 %, los precios de Aer Lingus bajarían en un 0,025 % (es decir, de manera extremadamente insignificante), y, por otro lado, que la presencia de Ryanair en una ruta llevaría a Aer Lingus a aplicar precios marginalmente inferiores (es decir, entre un 5 y 8 %) de los que aplicaría de no ser así. Según la demandante, a pesar de que estas cifras muestran una competencia limitada, la Comisión sobrevaloró el impacto competitivo real que ambas compañías aéreas ejercen entre sí.

<sup>140</sup> En primer lugar, en lo que respecta al supuesto efecto de la «frecuencia» sobre los precios, la demandante sostiene que la presentación realizada por la Comisión es «muy engañosa». Considera que, a pesar de que las repercusiones mencionadas por la Comisión pudieran ser estadísticamente significativas, su significado real en términos económicos es irrelevante. Añade que, a la vez que omitió la mención en la Decisión impugnada de uno de sus propios errores inicialmente cometidos, la Comisión sostiene que si Ryanair se retirase completamente de todas las rutas en las que existe un solapamiento de actividades y abandonase todos los beneficios relativos a dichas rutas, ello daría lugar a un incremento del 10 al 12 % de las tarifas de Aer Lingus. Según la demandante, este resultado es «altamente improbable» porque Ryanair se comprometió a no reducir sus frecuencias en las rutas en las que se solapan las actividades, y procede de una «interpretación extremadamente engañosa», puesto que los modelos utilizados no pueden medir las repercusiones de cambios tan importantes. Además, sostiene que la regresión de la frecuencia muestra que incluso cambios significativos en la frecuencia de Ryanair tan sólo tienen repercusiones menores sobre los precios de Aer Lingus.

<sup>141</sup> En segundo lugar, alega, a propósito de la regresión de la «presencia», que el análisis econométrico de la Comisión muestra que los precios aplicados por Aer Lingus en las rutas en las que Ryanair está presente son inferiores entre un 5 y un 8 % a los que

aplica en las rutas en las que Ryanair no está presente. Según la demandante, Ryanair representa, por regla general, la mitad de la capacidad en las rutas de que se trata. En consecuencia, considera que si Ryanair retirase una parte sustancial de la capacidad, ello repercutiría muy poco sobre los precios de Aer Lingus. A juicio de la demandante, una repercusión tan insignificante resultante de una presencia tan importante no indica que Ryanair ejerza una presión competitiva significativa sobre Aer Lingus.

- <sup>142</sup> En tercer lugar, sostiene que, en el plano teórico, los modelos de la Comisión dan lugar a un resultado que se encuentra en contradicción directa con los principios económicos. Así, afirma que es erróneo considerar que, cuando los otros factores son constantes, un crecimiento de la capacidad da lugar a un incremento de los precios. Añade que, según un principio económico de general conocimiento, un incremento en las ventas, requiere, al contrario, un descenso de los precios.
- <sup>143</sup> En cuarto lugar, sostiene que las constataciones de la Comisión no resistirían a ligeras modificaciones del modelo utilizado en lo que respecta al modo en el que se tomaron en consideración los efectos estacionales. Según la demandante, los precios aplicados en una ruta pueden, en efecto, variar sistemáticamente según el mes, debido a supuestos que no se refieren a la importancia de la competencia sobre los precios. Añade que un modelo empírico destinado a explicar los precios debería tener en cuenta los efectos estacionales, incluso si no hay un modo «correcto» de hacerlo. Pues bien, a su juicio, en el caso de autos, la Comisión supuso que cada mes de cada año era diferente, pero que todas las rutas quedaban afectadas del mismo modo durante un mes dado. Así, por ejemplo, afirma que, en diciembre, la Comisión estimó que las rutas con destino a las estaciones de deportes de invierno reflejaban un incremento de la demanda similar al de las rutas con destino a zonas estivales, lo que es manifiestamente incorrecto. Así, añade que el informe de RBB Economics, de septiembre de 2007, que recoge una crítica económica de la Decisión impugnada y que se adjuntó como anexo a la demanda, indica que, si el efecto estacional se hubiese incluido en el modelo de manera razonable, pero diferente, la conclusión de la Comisión según la cual Ryanair ejerce una influencia sistemática sobre los precios de Aer Lingus no sería válida. A su entender, los efectos estacionales no se incluyeron correctamente en el modelo.

- <sup>144</sup> En quinto lugar, la demandante sostiene que la Comisión aplicó criterios incoherentes para aceptar o rechazar elementos fácticos. La demandante se refiere a este respecto a la crítica económica de RBB Economics de septiembre de 2007. A su juicio, el análisis econométrico realizado por la Comisión no muestra claramente que Ryanair y Aer Lingus reaccionen a las promociones propuestas por la otra. En consecuencia, sostiene que ha de considerarse que estas reacciones a las promociones son demasiado poco frecuentes o demasiado limitadas para que pueda considerarse que ponen de manifiesto una competencia significativa entre las partes de la concentración.
- <sup>145</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

- <sup>146</sup> La demandante impugna el análisis de la regresión de los precios realizado por la Comisión según el método de los «efectos fijos». A su juicio, de este análisis no se desprende ningún elemento que permita apreciar el impacto de Aer Lingus sobre sus precios, lo que confirma, en su opinión, su afirmación según la cual no está influenciada por la actividad de sus competidores. Por ello, considera que la Comisión sobrevaloró las repercusiones competitivas reales que las compañías aéreas ejercen entre sí.
- <sup>147</sup> Igualmente sobre este punto, la demandante retoma alegaciones que formuló durante el procedimiento administrativo, las cuales fueron examinadas y desestimadas en la Decisión impugnada. A este respecto, es preciso referirse al contenido de la Decisión impugnada para comprender el papel que desempeñó el análisis de la regresión de los precios durante la fase de la investigación en profundidad. Este papel debe apreciarse

a la luz de la jurisprudencia relativa al margen de apreciación de la Comisión en materia económica (véanse los apartados 29 y 30 anteriores).

- 148 En los considerandos 450 a 488 de la Decisión impugnada la Comisión expuso los resultados del análisis de la regresión de los precios que realizó utilizando la técnica de regresión transversal propuesta por Ryanair (apartado 7.4.3.1 de la Decisión impugnada) y los obtenidos mediante la utilización de la técnica de regresión con efectos fijos preferida por ella (apartado 7.4.3.3 de la Decisión impugnada). Estos resultados le llevaron a la conclusión de que su análisis confirmaba una interacción competitiva significativa entre Ryanair y Aer Lingus (título del apartado 7.4.3 de la Decisión impugnada).
- 149 En el considerando 450 de la Decisión impugnada, la Comisión comenzó señalando que «consider[aba] que los elementos descritos en los apartado[s] anterior[es] aport[aban] pruebas suficientes de la competencia existente entre Aer Lingus y Ryanair». El análisis de la regresión de los precios se realizó para permitir a la Comisión verificar y apreciar las observaciones econométricas formuladas por Ryanair y Aer Lingus, así como para evaluar el posible impacto de cada una de las partes de la concentración sobre las tarifas de la otra.
- 150 Según el considerando 452 de la Decisión impugnada, este análisis de la regresión de los precios pretendía verificar:
- si existía una relación entre la presencia de una de las partes de la concentración en una ruta y una reducción significativa de las tarifas de la otra desde el punto de vista estadístico y económico;

- si las partes de la concentración ejercían entre sí una mayor presión competitiva que cualquier otro competidor existente;
  
- si la existencia de un competidor actual o potencial con una presencia significativa en el aeropuerto de destino en un ruta con salida desde Dublín repercutía de manera significativa en los precios de las partes de la concentración;
  
- si una mayor presencia de una de las partes de la concentración (en términos de frecuencia de los vuelos) tenía un efecto pronunciado sobre las tarifas de la otra.

<sup>151</sup> Según se desprende de la Decisión impugnada, la técnica de la regresión transversal consiste en examinar las diferencias de precio en un determinado número de rutas afectadas en un momento dado (considerando 453 de la Decisión impugnada). Implica la comparación de los precios aplicados en las rutas en las que existe competencia con los aplicados en las rutas en las que no existe. El análisis de la regresión de efectos fijos consiste en examinar las diferencias de precio en las rutas afectadas durante un período determinado, a saber, el período comprendido entre enero de 2002 y diciembre de 2006 (considerando 482 de la Decisión impugnada). Implica la comparación de los precios aplicados en una ruta determinada durante los períodos en los que no hay competencia con los aplicados durante los períodos en los que sí se ejerce una competencia.

<sup>152</sup> En lo que respecta al análisis de la regresión de efectos fijos, la Comisión señaló que una regresión basada en una muestra de efectos fijos relativos a una ruta podía atenuar el sesgo por la omisión de variables que afecta a las regresiones transversales. Consideró que este método era el «más apropiado para evaluar la presión competitiva ejercida por Ryanair sobre Aer Lingus» (considerando 477 de la Decisión impugnada).

- 153 Más adelante se evocan y aprecian las alegaciones de las partes relativas al análisis de regresión transversal (véanse los apartados 183 y siguientes posteriores). En el marco de las presentes consideraciones sólo se aprecia el análisis de regresión de efectos fijos.
- 154 Con objeto de criticar el análisis de regresión de efectos fijos realizado por la Comisión, la demandante formula varias alegaciones, que procede examinar según el orden lógico seguido en la Decisión impugnada, en la que la Comisión analizó, en primer lugar, el criterio de la presencia (véase el apartado 482 de la Decisión impugnada) antes de examinar el criterio de la frecuencia (véase el apartado 485 de la Decisión impugnada).
- 155 En lo que respecta al efecto de la «presencia» sobre los precios, la demandante sostiene que el análisis realizado por la Comisión puso de manifiesto que los precios aplicados por Aer Lingus en las rutas en las que ella estaba presente eran inferiores entre un 5 y un 8% a los que Aer Lingus aplica en las rutas en las que la demandante está ausente. Pues bien, según la demandante, puesto que Ryanair representa por regla general la mitad de la capacidad en cada ruta de que se trata, si Ryanair retirase una fracción muy sustancial de la capacidad, el precio de Aer Lingus sólo se vería afectado de manera mínima. A juicio de la demandante, una repercusión tan insignificante derivada de una presencia tan importante no indica que Ryanair ejerza una presión competitiva significativa sobre Aer Lingus. Además, considera que la Comisión no logró aportar la prueba del impacto de Aer Lingus sobre los precios de Ryanair (véanse los apartados 139 y 141 anteriores).
- 156 En primer lugar, la Comisión consideró que la regresión de efectos fijos no aportaba estimaciones fiables sobre un posible impacto de la presencia de Aer Lingus sobre los precios de Ryanair. A este respecto, señaló que no existía un número suficiente de ejemplos de entradas o salidas de Aer Lingus de una ruta en la que Ryanair ya estuviese presente (considerando 486 de la Decisión impugnada). La demandante no rebate este último punto.

- 157 Por tanto, es preciso señalar que la Comisión reconoció en la Decisión impugnada que no podía aportar pruebas econométricas del impacto de Aer Lingus sobre los precios de Ryanair y que ello se explicaba por el motivo antes mencionado. Sin embargo, la Comisión señaló que «ello no valid[aba] ni refut[aba] la hipótesis según la cual Aer Lingus ejerce una presión competitiva sobre los precios de Ryanair». La Comisión reforzó esta afirmación al precisar que «las pruebas presentadas en el [apartado 7.4.2. de la Decisión impugnada] demos[traban] claramente que tanto Ryanair como Aer Lingus controlan de manera permanente su propio nivel de ocupación y sus precios respectivos y ajustan sus precios en consecuencia» (considerando 486 de la Decisión impugnada y nota a pie de página n° 487, en la que se hace referencia al apartado 7.4.2 de la Decisión impugnada, relativo al hecho de que cada parte de la concentración reacciona a las promociones y a las campañas publicitarias de la otra parte).
- 158 Por tanto, a este respecto, la demandante se limita a reproducir una cuestión tratada en la Decisión impugnada sin que, no obstante, puede deducirse de la misma que no existe una presión competitiva entre las partes de la concentración. La falta de datos suficientes relativos a la entrada o salida de Aer Lingus de una ruta en la que Ryanair ya estuviese presente se explica por una razón objetiva, la cual no rebate la demandante, y no basta para alegar que la Comisión sobrevaloró la presión competitiva existente entre las partes de la concentración, la cual queda demostrada por otras pruebas recogidas en la Decisión impugnada.
- 159 En segundo lugar, la Comisión indicó en la Decisión impugnada que, puesto que existen numerosos ejemplos de entrada o salida de Ryanair en rutas en las que Aer Lingus ya estaba presente, el análisis de regresión de efectos fijos era plenamente apropiado para evaluar si la presencia de Ryanair se «asocia de manera negativa» al precio de Aer Lingus (considerando 483 de la Decisión impugnada). La demandante tampoco niega este punto.

- 160 El análisis de regresión de efectos fijos permitió, en particular, validar la hipótesis según la cual, «dependiendo del criterio, la presencia de Ryanair está vinculada al hecho de que Aer Lingus aplica precios inferiores en un 7-8 % cuando se trata de pares de ciudades que reflejan la definición de mercado utilizada por la Comisión y de cerca del 5 % cuando se trata de pares de aeropuertos». Según la Comisión, este efecto es significativo económica y estadísticamente en todas las regresiones verificadas (considerando 485 de la Decisión impugnada), si bien la demandante sostiene que ello tan sólo muestra una competencia limitada.
- 161 Por tanto, la demandante no critica estos resultados como tales, sino únicamente su significado. Pues bien, las afirmaciones de la demandante sobre este punto no permiten comprender de qué manera el efecto de su presencia sobre las tarifas de Aer Lingus podría no considerarse económica y estadísticamente significativo como sostiene la Comisión.
- 162 A este respecto, procede señalar que una incidencia sobre los precios del 7 al 8 % parece, de entrada, significativa. Por otro lado, este efecto puede subestimarse, puesto que se trata de una media que no tiene especialmente en cuenta las rutas en las que la concentración podría dar lugar a la creación de un monopolio. Asimismo, tal como se puso de manifiesto en el considerando 488 de la Decisión impugnada, la comparación realizada por la Comisión no tiene en cuenta la influencia sobre las tarifas de Aer Lingus de la presencia de Ryanair como competidor potencial en las rutas con salida desde Dublín (apartado 7.6 de la Decisión impugnada). En estas rutas, es probable, efectivamente, que Aer Lingus fije precios inferiores a los que solicitaría si Ryanair no dispusiese de base en el aeropuerto de Dublín. Por tanto, la demandante no puede limitarse a impugnar el significado atribuido al efecto constatado debido a que, a su juicio, no es suficientemente significativo desde el punto de vista económico.
- 163 Por otro lado, no debe perderse de vista el papel atribuido al análisis de regresión de efectos fijos en el marco de la evaluación de la situación competitiva. Así, la Comisión indicó en la Decisión impugnada que este análisis confirmaba y completaba las conclusiones sacadas a partir de las pruebas cualitativas, según las cuales Ryanair y



Aer Lingus son competidores cercanos. Señaló que estos resultados eran conformes igualmente a la opinión de la mayoría de las personas a quienes se preguntó con ocasión de la investigación realizada en relación con la clientela, de la cual resulta que, cuando hay otras compañías que operan en la misma ruta, las partes de la concentración son los «competidores más cercanos». A este respecto, declaró que, en consecuencia, «las regresiones de efectos fijos aporta[ba]n pruebas claras que corroboran que los precios de Aer Lingus se encuentran actualmente bajo la presión competitiva de Ryanair» (considerandos 489 y 490 de la Decisión impugnada). El papel que se atribuye al análisis de regresión de efectos fijos ha de apreciarse en este contexto. Del mismo resulta que en la Decisión impugnada se hace hincapié sobre el hecho de que ambas empresas son los «competidores más cercanos» y que Ryanair ejerce una presión competitiva sobre Aer Lingus, y no sobre la intensidad de la competencia existente entre Ryanair y Aer Lingus. Los resultados obtenidos por la Comisión con arreglo al criterio de la presencia confirman estas dos últimas consideraciones.

<sup>164</sup> Por consiguiente, la demandante no demuestra de qué manera la Comisión rebasó los límites de su facultad de apreciación de las situaciones económicas que le reconoce la jurisprudencia.

<sup>165</sup> En lo que respecta al efecto de la «frecuencia» sobre los precios, la demandante sostiene que la presentación realizada en la Decisión impugnada es «muy engañosa», en la medida en que, a su juicio, incluso en el supuesto de que el impacto mencionado por la Comisión fuese estadísticamente significativo, su significación económica es nimia. Sostiene, igualmente, que la Comisión obvió la mención en la Decisión impugnada de un error cometido inicialmente durante el procedimiento administrativo y llevó a un resultado «altamente improbable». Por otro lado, considera que la regresión de la frecuencia muestra que los cambios, incluso importantes, en la frecuencia de Ryanair, tienen una repercusión mínima sobre los precios aplicados por Aer Lingus (véase el apartado 140 anterior).

- 166 Sobre este punto, procede señalar que la Comisión utilizó otro criterio además del criterio inicial de la presencia, examinado en los apartados anteriores, para analizar la regresión de efectos fijos. Se trata del criterio de la frecuencia, que pretende verificar si la frecuencia de vuelo de una de las partes de la concentración en una ruta determinada da lugar a una bajada de las tarifas aplicadas por la otra parte (considerando 482 de la Decisión impugnada). La Comisión indicó expresamente en la Decisión impugnada que el efecto generado por las regresiones basadas sobre la frecuencia permitía reforzar la fiabilidad de los resultados obtenidos mediante la aplicación del criterio de la presencia (considerando 485, párrafo cuarto, de la Decisión impugnada). A su juicio, el efecto sobre los precios indicado por el criterio de la frecuencia aporta, por tanto, un elemento adicional que permite controlar la «firmeza» del obtenido utilizando el criterio de la presencia.
- 167 En este contexto, la Comisión llegó a la conclusión de que la medición del grado de la presencia de Ryanair a la luz de la frecuencia de vuelo en una ruta, utilizada como variable de sustitución, permitía confirmar que Ryanair ejercía una presión competitiva sobre Aer Lingus. La Comisión señaló igualmente en la Decisión impugnada que, «según este criterio, el efecto generado por las regresiones basadas sobre la frecuencia en lo que respecta al precio de la concentración, asciende a alrededor del 5-6 % (de media en todas las rutas) o del 10-12 % (si se consideran únicamente las rutas en las que los servicios se solapan)» (considerando 485, párrafo cuarto, de la Decisión impugnada).
- 168 La afirmación de la demandante según la cual su presentación es «muy engañosa» y su resultado es «altamente improbable» no desvirtúa el análisis de la Comisión. Para alegar el carácter «altamente improbable», la demandante sostiene que se comprometió a no reducir la frecuencia de vuelos en las rutas con un solapamiento de actividades tras la realización de la concentración. Ahora bien, este compromiso, aplicable en el futuro, no desvirtúa los resultados del análisis econométrico realizado por la Comisión a partir de datos que cubren el período comprendido entre enero de 2002 y diciembre de 2006. En esta fase del análisis, la Comisión se limitó a exponer los diferentes elementos tomados en consideración en el conjunto de elementos utilizados

para llegar a la conclusión de que las partes compiten actualmente entre sí (apartado 7.4 de la Decisión impugnada).

169 Para alegar la naturaleza «muy engañosa» de la presentación, la demandante sostiene que los modelos utilizados no son capaces de medir las repercusiones de mutaciones de tal magnitud. Según la demandante, la Comisión realiza una «interpretación alternativa y engañosa» de la regresión de la frecuencia al intentar calcular el incremento de los precios estimado en caso de que Ryanair desapareciese de todas las rutas en las que opera Aer Lingus. A este respecto, se refiere al apartado 290 del anexo IV de la Decisión impugnada. Sin embargo, es preciso señalar que la Comisión expuso en dicho anexo los motivos por los que utilizó el supuesto criticado por la demandante. En el caso de autos, se trataba de utilizar por analogía el método utilizado por los expertos económicos del asunto FTC contra Staples/Office Depot en los Estados Unidos (véanse los apartados 288 a 290 del anexo IV de la Decisión impugnada y las referencias que se hacen a las publicaciones en la nota a pie de página n° 87 de dicho anexo). Por tanto, la demandante no puede limitarse a afirmar que este supuesto constituye una «interpretación alternativa y engañosa» de la regresión de la frecuencia sin pronunciarse sobre los motivos expuestos por la Comisión para utilizar dicho supuesto en el marco del presente asunto. Procede, igualmente, tomar en consideración el papel accesorio que otorga la Comisión al análisis del efecto de la frecuencia sobre los precios, el cual se invoca únicamente para confirmar que Ryanair ejerce un presión competitiva sobre Aer Lingus y para reforzar la fiabilidad de los resultados extraídos de la utilización del criterio de la presencia (véanse los apartados 166 y 167 anteriores). En todo caso, tanto si resultan de la utilización del criterio de la presencia como si provienen del criterio de la frecuencia, estos resultados tan sólo desempeñan un papel limitado en el marco de la evaluación de la situación competitiva (véase el apartado 163 anterior).

170 En consecuencia, la demandante no demuestra de qué modo la Comisión rebasó los límites de su facultad de apreciación de las situaciones económicas que le reconoce la jurisprudencia.

- 171 En cuanto a la alegación relativa al error inicialmente cometido por la Comisión, es preciso señalar que éste resulta del apartado 64 del anexo IV del pliego de cargos enviado durante el procedimiento administrativo, en el que la Comisión declaró lo siguiente:

«[...] Este enfoque nos permite [...] interpretar el coeficiente de la variable de frecuencia como elasticidad de los precios respecto de la frecuencia de vuelo mensual propuesta por un rival en la ruta de que se trata. Así, por ejemplo, si el coeficiente es de 0,02 ello significa que un incremento del 1% en la frecuencias mensuales de un competidor dará lugar a un incremento de las tarifas del 2%.»

- 172 En la segunda frase, la Comisión debería haber escrito «si el coeficiente es de 2». No obstante, este error no reviste la menor importancia. Se trata de un ejemplo hipotético utilizado para ilustrar el funcionamiento de un coeficiente en el marco de la aplicación del criterio de frecuencia. Este error no tiene relación alguna con la interpretación que hace la Comisión de los resultados efectivos. Por otro lado, no fue disimulado, sino que se menciona expresamente en la Decisión impugnada (apartados 285 y 286 del anexo IV de la Decisión impugnada). Además, este error no se refiere al criterio de la presencia, el cual se considera de mayor pertinencia (véase el apartado 166 anterior).
- 173 Por tanto, no puede reprocharse a la Comisión haber presentado un análisis viciado en la Decisión impugnada debido a un error menor, que parece ser una errata, cometido en una fase anterior.
- 174 En lo que respecta a la alegación según la cual los modelos de la Comisión contradicen la teoría económica, puesto que dan lugar al resultado paradójico de que un incremento de la capacidad de lugar a un incremento de los precios (véase el apartado 142 anterior), es preciso señalar, como hace la Comisión, que, puesto que la capacidad

en el sector del transporte aéreo de pasajeros se determina antes que los precios, los criterios econométricos utilizados restituyen el vínculo entre las tarifas y la demanda prevista en el momento en el que se determina la capacidad (y no la demanda real). Por tanto, la alegación de la demandante no tiene en cuenta las características propias del sector de que se trata, en el que las decisiones relativas a la capacidad presentan algunas particularidades.

- 175 En el marco de la alegación basada en el hecho de que las constataciones de la Comisión no soportarían ligeras modificaciones de las hipótesis en que se basa el modelo, la demandante señala que la Comisión partió de la suposición de que cada mes de cada año era diferente, pero que, en un mes determinado, todas las rutas estaban afectadas del mismo modo. Ahora bien, según la demandante, si se hubiese incluido en el modelo el efecto estacional de manera razonable, pero diferente, la conclusión de la Comisión según la cual Ryanair ejerce una influencia sistemática sobre los precios de Aer Lingus ya no sería válida (véase el apartado 143 anterior).
- 176 Sobre este punto, es preciso señalar que el análisis de regresión de efectos fijos realizado por la Comisión consiste en buscar las diferencias en las distintas rutas que afectan a los precios y no varían a lo largo del tiempo. La Comisión expuso en el anexo IV de la Decisión impugnada los motivos por los que consideraba que los resultados obtenidos soportaban la introducción de otras variables de control relativas a factores de la oferta y la demanda que podían variar a lo largo del tiempo y según la ruta. Indicó que la utilización de efectos fijos en el tiempo permitía controlar de manera satisfactoria el carácter estacional y los impactos exógenos para todos los meses. Sostiene que estos resultados soportarían incluso la utilización de los modelos de sustitución para la toma en consideración del carácter estacional, propuestos por Ryanair durante el procedimiento administrativo (apartados 255 a 267 del anexo IV de la Decisión impugnada).

- 177 Por tanto, la demandante se limita a afirmar que una apreciación diferente de los efectos estacionales podría modificar los resultados obtenidos. Pues bien, dicha apreciación se menciona en el anexo de la Decisión impugnada y la demandante no menciona en qué medida las afirmaciones realizadas al respecto por la Comisión son erróneas.
- 178 Por consiguiente, la demandante no demuestra de qué modo la Comisión rebasó los límites de su facultad de apreciación de las situaciones económicas que le reconoce la jurisprudencia.
- 179 En respuesta a la alegación basada en la utilización de criterios incoherentes para aceptar o desestimar elementos fácticos (véase el apartado 144 anterior), procede señalar que la Comisión llevó a cabo en la Decisión impugnada y en el anexo IV de la misma, un examen detallado de todos los datos econométricos aportados por las partes, así como de las observaciones que pudieron presentar sobre sus propios datos. En particular, la Comisión realizó otros test y extensiones de las regresiones de base que figuran en el pliego de cargos para responder a estas observaciones (véase el apartado 7.3 del anexo IV de la Decisión impugnada dedicado a estas observaciones).
- 180 A la luz de este examen, y habida cuenta del hecho que, en el marco de sus afirmaciones a este respecto, la demandante se limita a retomar las alegaciones formuladas en otro punto sobre los distintos aspectos del análisis de regresión de efectos fijos realizado por la Comisión, procede considerar que la demandante no demuestra de qué modo la Comisión rebasó los límites de su facultad de apreciación de las situaciones económicas que le reconoce la jurisprudencia.

181 En lo que respecta a la alegación según la cual el análisis econométrico realizado por la Comisión no muestra claramente que ambas Ryanair y Aer Lingus reaccionan a las promociones propuestas por la otra, procede señalar que este análisis no tenía dicha finalidad (véase el apartado 150 anterior). La Comisión no se basó en el análisis de la regresión de efectos fijos en la parte de la Decisión impugnada relativa al examen de las promociones y de las campañas publicitarias, sino en el análisis de la estrategia publicitaria de Aer Lingus y Ryanair (véase el apartado 7.4.2 de la Decisión impugnada, así como las numerosas referencias realizadas en las notas a pie de página n<sup>os</sup> 474 a 477 a los comunicados de prensa, a documentos internos de Ryanair y a la respuesta de Aer Lingus a un cuestionario de la Comisión). Por tanto, las conclusiones que la Comisión extrae en esta parte no quedan desvirtuadas, como tales, por los resultados de un análisis econométrico cuya finalidad no era examinar dicha cuestión.

182 Por tanto, del examen del contenido de la Decisión impugnada y de su anexo IV resulta que ninguna de las alegaciones formuladas por la demandante desvirtúa el fundamento de las conclusiones a las que llegó la Comisión, ya sea en lo que respecta al método utilizado, a los resultados obtenidos o a la utilización que se hace de los mismos en la Decisión impugnada en lo que respecta a la apreciación de los efectos de la concentración sobre la competencia.

183 A este respecto, es preciso recordar que, en todo caso, los resultados del análisis de regresión realizado por la Comisión sólo fueron utilizados para confirmar y completar las conclusiones sacadas de las pruebas cualitativas según las cuales Ryanair y Aer Lingus son competidores cercanos.

## 6. Sobre los análisis econométricos presentados por Ryanair

### a) Alegaciones de las partes

<sup>184</sup> La demandante sostiene que la Comisión decidió ignorar los datos econométricos que ella presentó durante el procedimiento administrativo. Afirma, que estos datos tenían como objetivo verificar si la presencia de Aer Lingus en una ruta impedía a Ryanair aplicar precios más altos. Añade que incluían datos transversales que comparaban una ruta con otra respecto de más de 300 rutas en el territorio europeo así como un modelo de panel. Según la demandante, ambos elementos demuestran invariablemente que, cuando fija sus precios, no está sujeta a una presión competitiva resultante de la presencia de Aer Lingus en una ruta. A su juicio, los datos aportados por Ryanair presentan varias ventajas respecto del modelo utilizado por la Comisión (crítica económica de RBB Economics de septiembre de 2007).

<sup>185</sup> En primer lugar, sostiene que el modelo transversal de Ryanair utiliza datos relativos a las rutas que explota. Afirma que la Comisión descartó estos datos por «motivos teóricos», basados en el hecho de que no se referían directamente a Irlanda, de donde salían las rutas afectadas por la concentración, y que era posible que «diferencias que no se han observado» entre las rutas influenciasen los resultados. Según la demandante, estas dos objeciones carecen manifiestamente de fundamento, puesto que Ryanair utiliza el mismo modelo económico en toda Europa, sin distinguir entre las rutas irlandesas y las no irlandesas y la objeción relativa a las «diferencias que no se han observado» también es aplicable al modelo de la Comisión, ya que esta misma admitió respecto de su modelo que existía un «problema de selección» y un «problema de endogeneidad» relativo a la frecuencia.



- 186 En segundo lugar, afirma que la regresión de panel presentada por Ryanair permite controlar las fluctuaciones que afectan de manera significativa los precios aplicados en una ruta. A su juicio, este elemento hace que este método sea superior a los modelos de la Comisión, en los cuales es muy probable que no se tuvieran en cuenta de manera adecuada los factores relativos a la demanda. Sostiene que, en principio, la Comisión reconoce las ventajas de esta variable «proxy» de la demanda a nivel de las rutas, pero prefirió descartarla arbitrariamente debido a que era posible que la variable «no funcione en determinadas» circunstancias. Añade que, en lo que respecta a la conclusión de Ryanair según la cual Aer Lingus no tiene ningún efecto significativo sobre los precios, la Comisión sostiene que «la imposibilidad de probar la existencia de un vínculo estadístico no significa que dicho vínculo no exista» (considerando 476 de la Decisión impugnada). Alega que, por tanto, la Comisión impone un criterio imposible de satisfacer.
- 187 En tercer lugar, sostiene que la Comisión califica el método econométrico de Ryanair de «no convencional», a pesar de que se trata del método aplicado por los economistas en los trabajos en los que se basa su análisis (apartados 117 y 288 del anexo IV de la Decisión impugnada).
- 188 Por consiguiente, considera que los datos de Ryanair se basan en modelos más sólidos que los de la Comisión, son representativos de su modelo económico, permiten tener en cuenta las fluctuaciones de la demanda y son más «firmes» ante las modificaciones de los supuestos del modelo. Por otro lado, alega que el análisis econométrico de la Comisión no contradice la conclusión basada en estos datos según la cual Aer Lingus no ejerce una presión competitiva sobre Ryanair.
- 189 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

- <sup>190</sup> La demandante sostiene que la Comisión no podía descartar sus datos econométricos como lo hizo por los motivos recogidos en la Decisión impugnada (apartado 7.4.3.1 de la Decisión impugnada y apartado 5 de su anexo IV en lo que respecta al análisis de regresión transversal; apartado 7.4.3.2 de la Decisión impugnada y apartado 6 de su anexo IV en lo que respecta a las regresiones en dos etapas).
- <sup>191</sup> Sobre este punto, la demandante se refiere, igualmente, a alegaciones que ya expuso durante el procedimiento administrativo y que fueron examinadas y desestimadas en la Decisión impugnada. A este respecto, es preciso referirse al contenido de la Decisión impugnada para comprender el papel que desempeñó el análisis de regresión de los precios durante la fase de la investigación en profundidad. Dicho papel debe apreciarse a la luz de la jurisprudencia relativa al margen de apreciación de la Comisión en materia económica (véanse los apartados 29 y 30 anteriores).
- <sup>192</sup> En efecto, en primer lugar procede señalar que la Comisión examinó detalladamente en la Decisión impugnada los dos estudios econométricos aportados por Ryanair. Así, para descartar el análisis de la regresión transversal, la Comisión indicó que Ryanair pretendía establecer si sus propias tarifas eran menos elevadas en las rutas en las que competía con Aer Lingus y que Ryanair pretendía obtener dicho resultado analizando las tarifas de 313 rutas europeas en las que opera, antes de llegar a la conclusión de que no existía un vínculo significativo estadísticamente entre sus propias tarifas y la presencia de Aer Lingus en una determinada ruta (considerandos 457 a 459 de la Decisión impugnada). La Comisión se negó a admitir que dicha constatación constituyese la prueba de que Aer Lingus no ejercía una presión competitiva sobre Ryanair por los siguientes motivos: en primer lugar, afirma que los resultados del estudio «no son firmes», es decir, que no resistirían a una pequeña modificación de los supuestos de partida, y ciertos problemas técnicos específicos hacen que dichos resultados no sean fiables; en segundo lugar, considera que la comparación de rutas distintas (método transversal) es problemática, puesto que no se tienen en cuenta las características

de las rutas; y, en tercer lugar, sostiene que los datos presentados no se limitan a las rutas con salida desde Dublín y con destino a dicha ciudad, sino que se refieren igualmente a un gran número de rutas europeas que no salen desde Dublín ni se dirigen a dicha ciudad (considerandos 460 a 462 de la Decisión impugnada y apartado 5.2 de su anexo IV).

<sup>193</sup> Con el objeto de corregir en la medida de lo posible estos problemas, la Comisión realizó su propio análisis transversal de las rutas desde y hacia Dublín. Los resultados obtenidos no confirmaron las afirmaciones de Ryanair. Pusieron de manifiesto que las tarifas de Aer Lingus eran más bajas en las rutas en las que Ryanair estaba presente y que Ryanair aplicaba precios menos elevados cuando competía con Aer Lingus. Sin embargo por motivos técnicos, la Comisión consideró en la Decisión impugnada que no podía sacarse ninguna conclusión definitiva ni del análisis transversal de Ryanair ni del suyo propio (considerandos 463 a 468 de la Decisión impugnada).

<sup>194</sup> Por otro lado, es preciso señalar que, en contra de lo que afirma la demandante, la Comisión no desestimó arbitrariamente en la Decisión impugnada sus dos informes relativos a las regresiones en dos etapas (igualmente denominadas «regresiones de panel»). Estos informes fueron examinados detenidamente y no fueron utilizados como prueba por los motivos recogidos en los considerandos 473 a 475 de la Decisión impugnada y en el apartado 6 de su anexo IV. En particular, la Comisión señaló que el método aplicado por Ryanair redujo *de facto* el método de muestreo a un simple análisis transversal. El defecto que llevó a la Comisión a desestimar tanto el análisis transversal de Ryanair como el suyo propio, a saber, la insuficiente toma en consideración de las características de las rutas, invalida igualmente el análisis de regresión en dos etapas de Ryanair. La Comisión señaló igualmente que, al elegir un método complejo en dos etapas y un conjunto de datos que incluían rutas con salida desde Irlanda, Ryanair aumentaba la probabilidad de que su regresión no diese lugar a resultados estadísticamente significativos.

<sup>195</sup> Por tanto, del examen del contenido de la Decisión impugnada y de su anexo IV resulta que ninguna de las alegaciones formuladas por la demandante desvirtúa el fundamento de las conclusiones a las que llegó la Comisión, según las cuales, por un lado, ni el análisis transversal de esta última ni el de Ryanair poseen el grado de fiabilidad necesario (considerando 468 de la Decisión impugnada) y, por otro lado, el análisis de regresión en dos etapas de Ryanair no tiene un valor probatorio suficiente para demostrar que Ryanair no está sujeta a ninguna presión competitiva por parte de Aer Lingus en las rutas con salida desde Irlanda (considerando 476 de la Decisión impugnada).

## *7. Sobre la presión competitiva que ejercen las compañías de vuelos charter*

### a) Alegaciones de las partes

<sup>196</sup> La demandante afirma que las compañías de vuelos charter ejercerán una presión competitiva sobre la entidad resultante de la concentración «por ejemplo, en el contexto de los vuelos con destino a lugares soleados o a estaciones de ski». Sostiene que la Comisión incurrió en un error al excluir del mercado pertinente a las compañías de vuelos charter en el apartado 6.7 de la Decisión impugnada. En efecto, según la demandante, la mayor parte de las plazas de los vuelos charter se comercializan como viajes organizados propuestos por los operadores turísticos. Añade que, en la Decisión impugnada, la Comisión niega la importancia de estas plazas debido a que «el mercado de venta de lotes de plazas a operadores turísticos es un mercado ascendente en comparación con el de la venta de plazas a los particulares» (considerando 299 de la Decisión impugnada). Sin embargo, a su juicio, es muy probable que los clientes que reservan vuelos charter en operadores turísticos reserven vuelos regulares en transportistas como Ryanair [véase la Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 2007 (Asunto COMP/M.4601 – KarstadtQuelle/MyTravel)]. Sostiene que la Comisión

indica igualmente en la Decisión impugnada que «el hecho de que los operadores turísticos se vean afectados de manera negativa por los transportistas de servicios mínimos no significa, sin embargo, que dichos operadores turísticos ejerzan una presión competitiva sobre las partes de la concentración» (considerando 308 de la Decisión impugnada). Sin embargo, considera que los efectos negativos sufridos por los operadores turísticos debido a los transportistas de bajo coste resultan sin duda de la «desintermediación» (es decir, que los consumidores optan por reservar de manera independiente las vacaciones en el extranjero en lugar de recurrir a un viaje organizado). Si, como parece probable, los operadores turísticos reaccionan a la pérdida de ventas bajando sus precios para llenar sus vuelos charter, ello dará lugar, a juicio de la demandante, a que algunos consumidores decidan no recurrir a los transportistas de vuelos regulares de bajo coste y opten por los productos de los operadores turísticos. En otros términos, según la demandante, los operadores turísticos pueden ejercer una cierta presión sobre las compañías aéreas de vuelos regulares cuando éstas transportan consumidores a destinos de vacaciones.

<sup>197</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

<sup>198</sup> La demandante sostiene que las compañías de vuelos charter ejercen una presión competitiva sobre la entidad resultante de la concentración «por ejemplo, en el contexto de los vuelos con destino a lugares soleados o a estaciones de ski». Por tanto, deberían haberse tenido en cuenta estas compañías aéreas en el marco de la definición del mercado pertinente y de la apreciación de los efectos sobre la competencia.

199 No obstante, estas críticas se limitan a recordar la situación fáctica examinada por la Comisión en el apartado 6.7 de la Decisión impugnada, en el marco del cual llegó a la conclusión de que, por un lado, «la mayoría de los servicios propuestos por las compañías de vuelos charter no pertenec[ían] al mismo mercado que los servicios de transporte aéreo regular (ventas de paquetes de vacaciones, ventas de asientos a los operadores turísticos)», y por otro lado, que «la cuestión de si las ventas de plazas sólo vuelo forman parte del mismo mercado de referencia [podía dejarse sin respuesta], puesto que la apreciación realizada bajo el prisma de la competencia no se alteraba» (considerando 311 de la Decisión impugnada). Esta segunda conclusión se basa en la observación según la cual las compañías de vuelos charter, al proponer muy pocas plazas sólo vuelo en las rutas de que se trata, no ejercen una presión competitiva significativa sobre el conjunto Ryanair-Aer Lingus (considerando 306 de la Decisión impugnada), que la demandante no rebate en el presente asunto.

200 Los motivos expuestos en la Decisión impugnada son fundamento suficiente para las conclusiones de la Comisión. Además, la demandante no demuestra que la toma en consideración de las compañías de vuelo charter podría haber repercutido sobre la apreciación del estado de la competencia realizada por la Comisión.

201 En consecuencia, procede desestimar esta alegación de la demandante.

## 8. Sobre la investigación relativa a los pasajeros

### a) Alegaciones de las partes

- <sup>202</sup> La demandante denuncia el «peso excesivo» concedido a la investigación relativa a los pasajeros que llevó a la Comisión a considerar que existía una relación competitiva mucho más estrecha entre ella y Aer Lingus de la que existía en realidad. Sostiene que dicha investigación fue «insuficiente y defectuosa» en numerosos aspectos, tal como se desprende del informe York Aviation, de septiembre de 2007, relativo a determinados aspectos de la Decisión impugnada, que se adjuntó como anexo a la demanda.
- <sup>203</sup> En primer lugar, la demandante sostiene que dicha investigación estaba hasta tal punto mal concebida que las preguntas dirigidas a los pasajeros eran «ambiguas y engañosas». Afirma que la Comisión no pudo ignorar razonablemente estas ambigüedades en un asunto en el que uno de los problemas clave que debían resolverse se refería a la cuestión de si un aeropuerto secundario determinado era un sustituto suficientemente cercano de un aeropuerto principal determinado. A este respecto, considera que la propia Comisión manifestó que la investigación no tenía como objetivo evaluar la sustituibilidad de los aeropuertos.
- <sup>204</sup> En segundo lugar, la demandante sostiene que la realización de la investigación presenta varios defectos. En primer lugar, el alcance de la investigación fue, a su juicio, demasiado limitado para ser representativo de la población global, de manera que sus resultados no son fiables. Añade, que tan sólo uno de los 50 aeropuertos de que se trata (a saber, el aeropuerto de Dublín) fue objeto de la investigación (y no los de Cork, Shannon, Reino Unido o Europa continental), lo que podría dar lugar a una subestimación considerable del número de pasajeros que no proviene de Irlanda y de la medida en la que los pasajeros consideran a los transportistas no irlandeses sustitutos posibles en las rutas entre Dublín y el Reino Unido o Europa occidental. A continuación, sostiene que si bien era posible, en principio, organizar la investigación solicitando a las personas interrogadas que rellenasen ellas mismas el formulario, este método resultó ser, a su parecer, manifiestamente inapropiado en el caso de autos debido a la formulación ambigua y/o tendenciosa del cuestionario final (véase

la pregunta nº 8 del cuestionario relativa a la sustituibilidad) y no es conforme a una buena praxis. Asimismo, considera que debido a los períodos en los que se realizó la investigación, el seguimiento del día y de la semana variaba, lo que pone en tela de juicio la fiabilidad de los resultados [por ejemplo en la ruta Dublín-Londres (Heathrow), que utilizan muchos viajeros de negocios, la investigación se realizó durante el fin de semana, período durante el cual es menos probable que viajen]. Por otro lado, el cuestionario se distribuyó únicamente en inglés, lo que, según la demandante, significa que la proporción de viajeros que respondió al cuestionario que no son angloparlantes (por ejemplo, los residentes en Ultramar y algunos trabajadores emigrantes con domicilio en Irlanda) fue reducida y que se incrementó el riesgo de que el cuestionario fuese malinterpretado.

205 En tercer lugar, la demandante señala que el posterior análisis de los resultados de la investigación también es «manifiestamente defectuoso». En particular, sostiene que un «árbitro juicioso» no habría sacado las conclusiones que la Comisión extrajo de estos resultados sin ponderarlos previamente de la manera indicada por Ryanair, es decir, tal como se expuso en el informe de York Aviation de septiembre de 2007.

206 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

207 En la Decisión impugnada, la Comisión se refirió a una investigación realizada por sus servicios en relación con los pasajeros, antes de considerar que se desprendía



de la misma que los pasajeros que tomaban un vuelo desde o hacia Dublín consideraban a Aer Lingus y Ryanair los «competidores más cercanos» (apartado 7.3.5 de la Decisión impugnada, en particular el considerando 416 y la nota a pie de página nº 450, así como el apartado 3 del anexo I y el cuadro A.4.5 del anexo II de la Decisión impugnada). Los resultados fueron analizados tomando en consideración datos no ponderados (apartado 7.3.5.1 de la Decisión impugnada), datos no ponderados por categoría de ruta (apartado 7.3.5.2 de la Decisión impugnada) y datos ponderados (considerando 428 de la Decisión impugnada), y siguen siendo significativos. Otra investigación realizada por Aer Lingus corrobora estos resultados (considerando 430 de la Decisión impugnada).

208 En lo que respecta a las alegaciones relativas a la concepción de la investigación y a las preguntas planteadas, procede señalar que la Comisión indicó en el considerando 419 de la Decisión impugnada cuál era el principal objetivo de la investigación, a saber, validar o refutar la alegación de Ryanair según la cual no debía considerarse que esta última y Aer Lingus son sustitutos para su clientela respectiva en las rutas con salida desde Dublín. En consecuencia, la Comisión podía considerar acertadamente que preguntar directamente a los pasajeros si habían considerado a Aer Lingus o Ryanair a la hora de elegir un vuelo en una ruta determinada con salida desde Dublín era la mejor manera de evitar una respuesta sesgada a la pregunta que pretende verificar la alegación de Ryanair según la cual las partes de la concentración no ejercen una presión competitiva entre sí. Por tanto, la demandante no puede criticar la elección de dicha cuestión.

209 Asimismo, no puede alegarse que el alcance de la investigación sea demasiado limitado para ser representativo, puesto que la Comisión recogió alrededor de 2.500 respuestas a un cuestionario especialmente diseñado para el asunto conforme a una petición presentada en este sentido por Ryanair. Las otras críticas realizadas por la demandante en lo que respecta a la investigación, a saber, su realización durante el fin de semana, en inglés, únicamente en Dublín y utilizando la técnica del auto-cuestionario, fueron abordadas en el anexo I de la Decisión impugnada, el cual detalla la investigación relativa a los pasajeros (considerando 415 de la Decisión impugnada) y en el marco del cual la Comisión señaló, en esencia y de manera convincente, que dichas particularidades podían explicarse por la falta del tiempo necesario para organizar una investigación a mayor escala, durante toda una semana, en varios idiomas,

en los otros aeropuertos y sin utilizar la técnica del auto-cuestionario, la cual es, no obstante, comúnmente utilizada en el transporte aéreo.

- <sup>210</sup> En respuesta a las alegaciones basadas en la falta de ponderación de los resultados de la investigación, es preciso señalar que, tras la respuesta de Ryanair al pliego de cargos, la Comisión ponderó los resultados de la manera propuesta por Ryanair y declaró que no se alteraban las principales conclusiones. Este punto quedó recogido en los considerandos 426 a 430 de la Decisión impugnada sin que la demandante lo impugne en el marco del presente recurso.
- <sup>211</sup> En consecuencia, habida cuenta, en particular, del hecho de que las observaciones de la demandante son generales, puesto que se limita a alegar que existe una posibilidad de realizar la investigación de manera más exhaustiva sin tener en cuenta las contingencias resultantes de los plazos establecidos en materia de control de concentraciones, es preciso considerar que la demandante no demuestra de manera suficiente en Derecho que las referidas declaraciones de la Comisión sean erróneas.

## *9. Sobre la investigación relativa a las empresas clientes*

### *a) Alegaciones de las partes*

- <sup>212</sup> La demandante sostiene que la Comisión no se comportó como un «investigador independiente, diligente y objetivo» al evaluar los resultados de la investigación relativa

a las empresas clientes (en lo que respecta, en particular, a las respuestas a las preguntas n<sup>os</sup> 15, 19 y 21 del cuestionario). Considera que actuó de manera selectiva e incoherente al invocar dichos resultados en apoyo de su tesis según la cual todavía existe «una diferencia entre Aer Lingus y Ryanair en lo que a la marca y a la oferta de servicios se refiere» (considerando 366 y nota a pie de página n<sup>o</sup> 377 de la Decisión impugnada), sin tener en cuenta de ello en otras cuestiones, por ejemplo, en lo que respecta a la sustituibilidad de los aeropuertos, debido a que dichas respuestas «revestían poco interés en lo que respecta a determinados aspectos de la investigación» (considerando 97 de la Decisión impugnada). Según la demandante, al ignorar estas respuestas en lo que respecta al análisis del grado de cercanía de la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus, la Comisión no tuvo en cuenta la opinión de las empresas que no consideraban a Ryanair y Aer Lingus, ni los aeropuertos en los que operan, competidores cercanos. Afirma que, según la Comisión, las opiniones de las grandes empresas clientes no son «necesariamente representativas» de las de los clientes de Ryanair y Aer Lingus, porque, por regla general, el tiempo de transporte es un factor más importante para dichas empresas, y muchas de ellas se benefician de condiciones especiales (condiciones reservadas a las empresas) otorgadas por los transportistas en red, lo que hace que no sean imparciales con respecto a dichos transportistas (considerando 414 de la Decisión impugnada). Según la demandante, estas afirmaciones no han sido demostradas y excluyen a una categoría muy importante de pasajeros, en particular en lo que respecta a Aer Lingus, a saber, la de los pasajeros para quienes el tiempo de transporte es un factor importante. Considera que, al excluir estos datos, la Comisión valoró de manera excesiva el grado de competencia existente entre Ryanair y Aer Lingus, en particular en las rutas en las que los pasajeros de negocios, para los cuales el tiempo de transporte es un factor importante, representan un porcentaje considerable del número total de pasajeros. Afirma que, por ejemplo, entre junio de 2005 y junio de 2006, Microsoft reservó 3.268 vuelos Dublín-Londres (Heathrow) con Aer Lingus y tan sólo 34 vuelos Dublín-Londres (Stansted) con Ryanair.

213 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

- 214 La demandante critica la utilización dada por la Comisión a las respuestas de las empresas clientes al cuestionario que se les envió. Si bien algunas de estas respuestas fueron utilizadas en la Decisión impugnada, por ejemplo, para considerar que en todo caso existía una cierta diferencia entre Aer Lingus y Ryanair en lo que respecta a la marca y a la oferta de servicios (considerando 366 de la Decisión impugnada), otras no fueron utilizadas en la medida en que la Comisión consideró que tenían un valor limitado, en particular, en lo que respecta a la sustituibilidad de los aeropuertos (considerando 97 de la Decisión impugnada). La Comisión formuló algunas explicaciones a este respecto en el considerando 414 de la Decisión impugnada.
- 215 Es perfectamente concebible que las repuestas de los pasajeros o de los competidores a determinadas cuestiones sean más o menos pertinentes o convincentes que las dadas a otras cuestiones. Así, no puede reprocharse a la Comisión que actuó de manera incoherente o irracional por el mero hecho de que concede menos importancia a las respuestas que considera menos pertinentes.
- 216 En el caso de autos, la demandante no puede ignorar los motivos expuestos en la Decisión impugnada en apoyo de las afirmaciones que hace la Comisión en lo que respecta a los resultados de la investigación realizada con relación a las empresas clientes (considerandos 36, 97 y 414 de la Decisión impugnada). A este respecto, la afirmación según la cual la opinión de las grandes empresas clientes no es necesariamente representativa de la opinión de los clientes de Ryanair y Aer Lingus, puesto que es posible que la clientela de las empresas conceda más importancia al factor tiempo y haya celebrado acuerdos con los transportistas en red, no puede calificarse de supuesto no demostrado. La clientela de la empresa concede, por regla general, más importancia al factor tiempo que los demás pasajeros y numerosas empresas han celebrado acuerdos con una o varias compañías aéreas.

- 217 El hecho de que una empresa cliente haya reservado con Aer Lingus un número de vuelos con destino a Londres-Heathrow muy superior al reservado con Ryanair con destino a Londres-Stansted no es un indicio serio de que ambos servicios no son sustituibles, puesto que dicha empresa celebró con Aer Lingus un acuerdo que da lugar a su preferencia actual por los vuelos de dicha compañía aérea. Asimismo, las ventas realizadas en el marco de los acuerdos de empresa representan menos del 5 % del volumen de negocios de Aer Lingus (nota a pie de página nº 331 de la Decisión impugnada), de manera que la mayoría de sus pasajeros no se incluyen en un acuerdo de este tipo. En todo caso, de las respuestas de las empresas clientes resulta que cerca del 80 % de los participantes en la investigación indicaron que consideraban a Ryanair y a Aer Lingus competidores cercanos en las rutas desde y hacia Irlanda (respuesta a la pregunta nº 2 del cuestionario).
- 218 Por tanto, ninguna de las alegaciones formuladas sobre este punto por la demandante permite impugnar el análisis realizado en la Decisión impugnada. Los motivos expuestos por la Comisión en el considerando 414 de la Decisión impugnada en apoyo de su elección de no tomar en consideración determinados resultados de la investigación realizada con relación a las empresas clientes están fundamentados de manera suficiente en Derecho.

## 10. *Sobre el perjuicio para los consumidores*

### a) Alegaciones de las partes

- 219 La demandante sostiene que la Comisión no demostró en la Decisión impugnada que la supuesta eliminación de la competencia efectiva entre ella y Aer Lingus perjudicaría

a los consumidores al dar lugar a un incremento de los precios y/o una reducción del número de vuelos (considerando 491 de la Decisión impugnada). Considera que el análisis de la regresión realizado por la Comisión es «gravemente defectuoso» y no permite llegar a esta conclusión. Además, afirma que la Comisión ignoró un estudio en profundidad que demostraba que los precios no eran más elevados en las rutas en las que operaba un sólo operador que en las que operaban múltiples transportistas. A su juicio, la Comisión tampoco demostró en la Decisión impugnada que la multiplicación de los vuelos y la apertura de nuevas rutas se deban a la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus (considerando 493 de la Decisión impugnada).

<sup>220</sup> Por otro lado, en lo que respecta a la competencia potencial entre ella y Aer Lingus en las quince rutas en las que actualmente opera una sola de éstas compañías aéreas (considerandos 498 a 540 de la Decisión impugnada), la demandante sostiene que la Comisión sobrevaloró la presión competitiva que dichas compañías aéreas ejercían entre sí, e infravaloró la presión competitiva que ejercían terceras partes y su capacidad para entrar en dichas rutas. En particular, considera que la Comisión incurrió en error al afirmar que Ryanair y Aer Lingus se benefician en las rutas irlandesas de ventajas específicas que hacen «poco probable» la entrada de terceras compañías. A su juicio, la Comisión no logró demostrar mediante pruebas con la suficiente fuerza probatoria, que la concentración obstaculizará la competencia efectiva de manera significativa al eliminar la competencia potencial en las quince rutas que menciona.

<sup>221</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

- 222 En lo que respecta al perjuicio para los consumidores, la demandante se limita a referir el contenido de la Decisión impugnada alegando que es insuficiente para fundamentar las conclusiones que la Comisión extrajo del mismo.
- 223 Sin embargo, en la Decisión impugnada, la Comisión expuso detalladamente los motivos por los que la concentración podría suprimir la competencia actual entre Ryanair y Aer Lingus en perjuicio de sus clientes, ya sea en las rutas en las que los servicios de ambas partes de la concentración se solapan (apartado 7.5 de la Decisión impugnada) o en las rutas en las que sólo está presente una de ellas (apartado 7.6 de la Decisión impugnada). En la Decisión impugnada también se llevó a cabo un análisis ruta por ruta y la Comisión llegó a las mismas conclusiones (apartado 7.9 de la Decisión impugnada).
- 224 En el marco de este razonamiento, la Comisión señaló que los obstáculos para la competencia, y por tanto, el perjuicio para los consumidores, resultan de la desaparición de la relación competitiva existente entre Ryanair y Aer Lingus y de que ninguno de los competidores restantes o potenciales podrá competir eficazmente con la entidad resultante de la concentración. A su juicio, además de los efectos sobre los precios, la concentración repercutirá igualmente sobre la calidad de oferta y la capacidad de elección de los clientes, puesto que la entidad resultante de la concentración ya no se verá afectada por las presiones que existían anteriormente entre Ryanair y Aer Lingus.
- 225 En lo que respecta a las afirmaciones relativas al análisis econométrico, ya sea el estudio de la Comisión o los análisis de la demandante, estas alegaciones ya se han examinado anteriormente. Puesto que la demandante no aporta nuevos elementos sobre este punto, procede remitirse a las consideraciones realizadas a este respecto anteriormente (véanse los apartados 138 a 194 anteriores).

- 226 Así pues, ninguna de las alegaciones formuladas por la demandante permiten desvirtuar el análisis recogido en la Decisión impugnada.
- 227 De todo lo anterior se desprende que el primer motivo debe desestimarse en su totalidad.
- 228 Sin embargo, la repercusión de esta respuesta sobre la apreciación del análisis de los efectos de la operación sobre la competencia requiere el examen de los otros tres motivos dedicados a esta cuestión.

*B. Sobre el segundo motivo, relativo a la apreciación de las barreras para el acceso*

- 229 Tras apreciar la situación de la competencia actual en los mercados de referencia y exponer los motivos por los que la concentración suprimiría la competencia actual entre las partes de la concentración en perjuicio de los clientes, la Comisión examinó la cuestión de la medida en que la entrada de un nuevo competidor podría ejercer presión sobre el comportamiento de la entidad resultante de la concentración (apartado 7.8 de la Decisión impugnada). La Comisión señaló que, para que pueda considerarse que una entrada ejerce una presión competitiva suficiente sobre las partes de la concentración, debería ser considerada probable, realizarse con prontitud y ser suficiente para evitar o combatir los efectos contrarios a la competencia potenciales de la concentración (considerandos 545 de la Decisión impugnada y nota a pie de página nº 547, en la que se hace referencia al apartado 68 de las Directrices).



230 El análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada, el cual es pertinente en el marco de la apreciación del presente motivo, se divide en las etapas siguientes: en primer lugar, la comprobación de que las barreras normativas no desempeñan un papel importante en tanto barreras para el acceso al mercado (apartado 7.8.2 de la Decisión impugnada); en segundo lugar, declara que existen barreras para el acceso resultantes de la «sólida posición» de Ryanair y Aer Lingus, quienes disponen de bases importantes en Irlanda (apartado 7.8.3 de la Decisión impugnada); en tercer lugar, a su juicio, los costes y los riesgos de entrada son significativos en un mercado en el que ya operan dos compañías aéreas poderosas en el mercado y bien establecidas (apartado 7.8.4 de la Decisión impugnada); en cuarto lugar, sostiene que existe un riesgo elevado de «represalias agresivas» por parte del conjunto Ryanair-Aer Lingus [en el marco de este examen, la Comisión se refirió a los intentos de entrada de easyJet, MyTravelLite y Go Fly (apartado 7.8.5 de la Decisión impugnada)]; en quinto lugar, afirma que los competidores consideran los otros mercados más atractivos que el pequeño mercado irlandés (apartado 7.8.6 de la Decisión impugnada); en sexto lugar, sostiene que la saturación de los aeropuertos constituye una barrera importante para el acceso al mercado, tanto si se trata del aeropuerto de Dublín como si se refiere a algunos de los aeropuertos de destino (apartado 7.8.7 de la Decisión impugnada); y en séptimo lugar, afirma que es posible que la sólida posición de la entidad resultante de la concentración en el aeropuerto de Dublín obstaculice el desarrollo de los competidores (apartado 7.8.8 de la Decisión impugnada).

231 En conclusión, sobre este punto, la Comisión consideró que la explotación de vuelos desde y hacia Dublín compitiendo con el conjunto Ryanair-Aer Lingus se enfrentaría a barreras de acceso considerables. A su juicio, dichas barreras no consisten únicamente en el problema de la saturación parcial del aeropuerto y se refieren, en particular, a la posición bien establecida de Ryanair y Aer Lingus en su país de amarre. Afirma que la investigación puso de manifiesto que, debido a estas barreras, cualquier nueva entrada es muy poco probable, o incluso improbable, en la gran mayoría de las rutas en las que sus servicios se solapan. A falta de nuevos competidores potenciales en la gran mayoría de las rutas en las que los servicios se solapan y habida cuenta del hecho de que los competidores indicaron unánimemente que ni siquiera contemplaban la posibilidad de competir directamente y a gran escala con la entidad resultante de la concentración (en particular mediante la apertura de una base en Dublín), la Comisión llegó a la conclusión de que una nueva entrada es improbable, no se producirá con prontitud ni será suficiente para ejercer una presión competitiva suficiente frente a la entidad resultante de la concentración y eliminar los posibles

efectos contrarios a la competencia de la concentración planeada (considerando 784 de la Decisión impugnada).

1. *Sobre el significado que ha de darse a la entrada de nuevos competidores en los mercados de referencia*

a) Alegaciones de las partes

<sup>232</sup> Con carácter preliminar, la demandante reconoce que, para que pueda considerarse que una entrada ejerce una presión competitiva suficiente, ésta debe ser probable, producirse con prontitud, y ser suficiente para disuadir o impedir los posibles efectos contrarios a la competencia de la concentración planeada (545 de la Decisión impugnada). Sin embargo, la demandante sostiene que la Comisión incurrió en varios errores manifiestos de apreciación al evaluar si concurrían dichos requisitos en el caso de autos y llegar a la conclusión de que cualquier nueva entrada es improbable, no se producirá con prontitud y será insuficiente para oponer una presión competitiva suficiente ante la entidad resultante de la concentración y eliminar los posibles efectos contrarios a la competencia de la concentración planeada (considerando 784 de la Decisión impugnada). Según la demandante, la concentración planeada no obstaculiza de manera significativa la competencia efectiva, habida cuenta de que el riesgo de una entrada es suficiente para contrarrestar toda pérdida de competencia resultante de la concentración. A este respecto, señala que está de acuerdo con la Comisión sobre el hecho de que tras la concentración la entrada será «poco probable» en numerosas rutas.

<sup>233</sup> En realidad, según la demandante, la cuestión esencial se refiere al significado que ha de atribuirse a la falta de entradas. Mientras que la Comisión considera que ésta significa que existen barreras de acceso, la demandante sostiene que la falta de entradas se explica, más bien, por la presencia de una compañía aérea eficaz en las rutas de que se trata, cuyas prestaciones para con los clientes son tan satisfactorias que no queda margen para una entrada rentable. A su juicio, puesto que la apreciación de los efectos contrarios a la competencia alegados y la de las barreras de acceso están íntimamente relacionadas, la entrada de un nuevo competidor sólo será pertinente si se considera que es necesaria para compensar la eliminación de la presión competitiva supuestamente causada por la concentración. Pues bien, sostiene que la Comisión sobrevaloró considerablemente la presión competitiva que supuestamente desaparecería debido a la concentración, y por ello, sobrevaloró de manera considerable el nivel de entrada necesario para compensar dicha desaparición. Según la demandante, en un mercado liberalizado, caracterizado por la existencia de múltiples entrantes potenciales, la mera amenaza de una entrada realizada con prontitud es insuficiente para impedir que la entidad resultante de la concentración saque partido de la desaparición de la presión competitiva alegada. Por tanto, considera que la Comisión incurre en error al insistir sobre la necesidad de que la entrada se «produzca con prontitud» y de manera «indubitada» o al considerar que la entrada en tan sólo algunas de las 50 rutas afectadas por la operación no es lo suficientemente amplia para contrarrestar las repercusiones contrarias a la competencia alegadas.

<sup>234</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

<sup>235</sup> Admitir la alegación de la demandante con carácter preliminar supondría, en realidad, ir en contra de la conclusión alcanzada por el Tribunal tras el examen del primer motivo.

- <sup>236</sup> Ciertamente, como sostiene la demandante, la apreciación de los efectos contrarios a la competencia invocados y la de las barreras para el acceso están íntimamente relacionadas. A este respecto, es preciso señalar que la demandante comparte la idea de la Comisión, según la cual la entrada de un nuevo competidor es pertinente desde el punto de vista teórico cuando dicha entrada permite compensar la eliminación de las presiones competitivas que se supone provocará la concentración. La Comisión examinó desde esta perspectiva la cuestión de la entrada de nuevos competidores en los mercados de referencia en el apartado 7.8 de la Decisión impugnada.
- <sup>237</sup> Sin embargo, tras el examen del primer motivo, el Tribunal confirmó las declaraciones de la Comisión en lo que respecta, por un lado, a la apreciación de la competencia existente actualmente entre Ryanair y Aer Lingus y, por otro lado, a los efectos de la concentración sobre dicha competencia.
- <sup>238</sup> En este contexto, la cuestión de la entrada de nuevos competidores en los mercados de referencia toma como punto de partida el supuesto de un nuevo operador que pretende entrar en un mercado en el que ya esté presente la entidad resultante de la concentración, y en el que dicha entidad, según se ha constatado anteriormente, suprimiese la competencia actual entre las partes de la concentración en perjuicio de los clientes.
- <sup>239</sup> En consecuencia, la mera «amenaza» de una entrada que invoca la demandante no es suficiente. Tampoco lo es la explicación formulada por la demandante según la cual la falta de entradas se explica por su eficiencia en las rutas de que se trata y la satisfacción de la clientela, lo que elimina toda perspectiva de rentabilidad para un nuevo operador. En este punto de la evaluación, es preciso determinar las características de una perspectiva de entrada que compense los efectos contrarios a la competencia definidos concretamente en la Decisión impugnada.

## 2. Sobre las entradas y salidas en el sector del transporte aéreo

### a) Alegaciones de las partes

<sup>240</sup> La demandante sostiene que las numerosas entradas y salidas que caracterizan el sector del transporte aéreo en Europa desde su desregulación (véase el informe de York Aviation, de 31 de julio de 2008, relativo a las entradas y salidas en el transporte aéreo europeo) contradicen la existencia de barreras para el acceso alegada por la Comisión. Afirma que dicho sector se caracteriza por una competencia dinámica y un escaso nivel de barreras para el acceso, como muestra la «fulgurante expansión» de Ryanair en Europa. Añade que varias autoridades de la competencia han declarado que las cuotas de mercado no deben considerarse necesariamente un indicio de la existencia de barreras para el acceso. Según la demandante, dichas autoridades señalaron que había numerosas entradas y salidas en el sector del transporte aéreo, lo que creaba una amenaza de entrada en los casos en los que no existían limitaciones relacionadas con los aeropuertos o con las franjas horarias [véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión de 11 de febrero de 2004 (Asunto COMP/M.3280 – Air France/KLM)]. Por otro lado, sostiene que es inexacto afirmar que las compañías aéreas no entran en mercados en los que Ryanair ya está presente: entre abril de 2003 y octubre de 2006, se produjeron 63 ejemplos de tales entradas en pares de ciudades y 9 en pares de aeropuertos, entre los cuales se produjeron entradas en Irlanda (véase el informe de RBB Economics, de 20 de febrero de 2007, relativo a las barreras para el acceso).

<sup>241</sup> La Comisión rebate esta argumentación. Señala, en particular, que el asunto Air France/KLM se distingue del presente asunto por los motivos siguientes: la cesión de franjas propuesta por las partes de dicha operación en la ruta París-Ámsterdam era tan sólo una de las numerosas medidas correctoras aplicadas; la entidad resultante de dicha concentración se enfrentaba a la competencia de un tren de alta velocidad; y varios competidores habían manifestado su interés por una entrada en el mercado de referencia o solicitado un espacio en dicha ruta.

## b) Apreciación del Tribunal

- <sup>242</sup> La demandante rebate el análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada en lo que respecta a la cuestión de la entrada en los mercados de referencia, señalando que, desde su desregulación, el sector del transporte aéreo se caracteriza por numerosas entradas y salidas.
- <sup>243</sup> Esta alegación es demasiado general para permitir comprender el carácter supuestamente erróneo del análisis de la Comisión. En efecto, este análisis no se refiere al sector del transporte aéreo, sino que se concentra, en particular, en 35 rutas en las que los servicios de las partes de la operación se solapan con salida desde Irlanda. Las particularidades de estas rutas y de las compañías aéreas presentes en las mismas se recogen en la Decisión impugnada, en la que la Comisión puso de manifiesto la ventaja que representa el hecho de tener una base en Irlanda, la notoriedad de las marcas Ryanair y Aer Lingus en dichos mercados, la existencia de varios intentos de entrada fracasados, el hecho de que los competidores indicaron unánimemente que ni siquiera contemplaban la posibilidad de entrar en competencia directa y a gran escala con la entidad resultante de la concentración. Por tanto, la evaluación de la competencia y la de las entradas se basaron en una apreciación que se refería exclusivamente a los mercados de referencia y no al sector del transporte aéreo en general.
- <sup>244</sup> Por otro lado, es preciso señalar que los datos extraídos del informe de RBB Economics invocados por la demandante no avalan su tesis (véase el informe de RBB Economics, de 20 de febrero de 2007, relativo a las barreras para el acceso). Del cuadro incluido en el anexo III de dicho informe (titulado «Ejemplos recientes de entrada frente a Ryanair») resulta que la mayor parte de los ejemplos citados en lo que respecta a las rutas con salida desde Irlanda (aeropuertos de Dublín, Cork o Shannon) fueron intentos de entrada que fracasaron, ya que las compañías aéreas ya no estaban presentes el mismo mes del año siguiente (en la ruta Cork-Londres: bmibaby; en la ruta Dublín-Londres: CityJet; en la ruta Dublín-Bristol: Air Southwest; en la ruta Dublín-Glasgow: British Airways; en la ruta Shannon-Londres: easyJet) o eran entradas de Aer Lingus (en las rutas Dublín-Bristol y Dublín-Liverpool). Tan sólo

hubo tres excepciones (en la ruta Dublín-Londres: Air France, que se menciona en la Decisión impugnada, en la ruta Dublín-Málaga: Spanair y en la ruta Dublín-Faro: TAP Portugal, sin que se aporten indicaciones de la presencia en el año siguiente). Todos los otros ejemplos se refieren a destinos que no tenían como punto de partida ni de llegada los aeropuertos de Dublín, Cork o Shannon. Por tanto, de todos los competidores presentes en el mercado, Aer Lingus era quien ejercía la principal presión competitiva sobre Ryanair en lo que respecta a las 35 rutas en las que los servicios de las partes de la operación se solapan. Las otras hipótesis de entradas recientes siguen siendo marginales.

<sup>245</sup> En consecuencia, no procede considerar que las numerosas entradas y salidas que caracterizan el sector del transporte aéreo en Europa desde su desregulación contradiga la existencia de barreras para el acceso señalada por la Comisión en la Decisión impugnada.

### *3. Sobre la toma en consideración del modelo económico de Ryanair*

#### a) Alegaciones de las partes

<sup>246</sup> La demandante reprocha a la Comisión que no evaluó las entradas en el contexto del modelo económico (bajo coste-precios bajos) que ella aplica. Alega que una barrera para el acceso se define como un factor que «imposibilita el acceso o elimina su rentabilidad a la vez que permite a las empresas existentes aplicar precios superiores

al nivel que resultaría del juego de la competencia» (apartado 38 del documento de reflexión de la Comisión sobre la aplicación del artículo 82 CE). A su juicio, la falta de entradas actualmente en las rutas que Ryanair explota desde Dublín no es una señal de barreras para el acceso elevadas, ni de un defecto en el proceso competitivo. Al contrario, considera que muestra que Ryanair propone una capacidad y unos precios tan competitivos que las otras compañías aéreas consideran que entrar en el mercado sería un sinsentido, puesto que no podrían competir con Ryanair en cuanto al precio y la demanda no es suficiente para justificar que se añada una capacidad. Afirma que si Ryanair modificase su modelo económico aplicando «precios superiores al nivel que resulta del juego de la competencia», entonces, compañías aéreas terceras podrían entrar libremente en las rutas que explota. A este respecto, la demandante señala que la Comisión ignoró o descartó las pruebas que demostraban que, en las rutas en las que era el único transportista, los precios que aplica son igual de bajos, o incluso más, que los que aplica en las rutas en las que se enfrenta a competidores (véase la crítica económica de RBB Economics, de septiembre de 2007). Por otro lado, considera que es preciso tomar en consideración la voluntad de Ryanair de conservar Aer Lingus como «marca separada y distinta». Así, sostiene que la operación tiene como objetivo penetrar en un segmento del mercado diferente y hacer la competencia a las compañías aéreas «que ofrecen prestaciones completas», no como transportista de bajo coste, sino ofreciendo servicios similares a los de dichas compañías a precios más bajos. Según la demandante, este objetivo se alcanzará más fácilmente mediante la concentración con un transportista nacional existente que creando una nueva compañía aérea y una nueva marca, habida cuenta, en particular, de la escasez de franjas horarias en los principales aeropuertos.

<sup>247</sup> La Comisión sostiene que, si bien la definición citada por la demandante es válida para apreciar el comportamiento de una empresa a la luz del artículo 82 CE, ésta no es directamente aplicable en lo que respecta al control de concentraciones. A su juicio, el criterio pertinente consiste en determinar si la entrada en el mercado impide un incremento de los precios más allá del nivel que existía antes de la operación. Añade que, el hecho de que Ryanair obtenga regularmente beneficios elevados contradice su afirmación según la cual maximiza el crecimiento del número de pasajeros al no aplicar precios elevados cuando es el único operador. Por otro lado, sostiene que ningún otro transportista además de Aer Lingus posee una base de costes y de activos en



garantía comparable a los de Ryanair para ejercer una competencia con salida desde Dublín. Afirma que para un nuevo operador cuyo aeropuerto de amarre se encuentra en el punto de destino de la ruta, los «costes de oportunidad» relativos a la entrada serán muy superiores a los de Aer Lingus, ya que tendrá mayores posibilidades de desplegar su flota en rutas en las que la competencia sobre los precios sea menos intensa. Según la Comisión, una entrada en el mercado en competencia con el operador cuyos costes son los más bajos es arriesgado y potencialmente no rentable habida cuenta de la inversión que requiere. A su juicio, esta conjunción entre inversiones irrecuperables y flujos de ingresos potencialmente bajos constituye una barrera para el acceso.

#### b) Apreciación del Tribunal

<sup>248</sup> En lo que respecta al análisis de las barreras para el acceso, es preciso partir del supuesto de que la Comisión examina si puede considerarse que la entrada de nuevos competidores constituye una presión competitiva suficiente para disuadir o impedir los efectos contrarios a la competencia potenciales de la operación. En el presente asunto, estos efectos contrarios a la competencia provienen de la desaparición de la relación competitiva entre Ryanair y Aer Lingus, lo que a juicio de la Comisión reforzará el poder de mercado de Ryanair en un gran número de rutas. Las alegaciones de la demandante dirigidas contra esta parte de la evaluación fueron examinadas y descartadas en el marco del examen del primer motivo. También serán objeto de una apreciación ruta por ruta en el marco del examen del tercer motivo.

<sup>249</sup> En este contexto, alegar, como hace la demandante, que la falta de entrada en las rutas que explota desde Dublín es un reflejo del hecho de que los precios y la capacidad que propone son tan competitivos que ningún competidor tiene interés en hacerle

la competencia, carece de pertinencia para el análisis. Aún suponiendo que esta alegación estuviese fundada, se refiere a una situación de competencia en la que Aer Lingus está presente en tanto competidor de Ryanair o representa el competidor potencial más probable. Ahora bien, en este punto del análisis, no es la situación actual la que ha de tenerse en cuenta, sino la situación resultante de la concentración en las rutas dominadas por el conjunto Ryanair-Aer Lingus.

250 Asimismo, la alegación de la demandante según la cual no pretende aplicar precios superiores al nivel resultante del juego de la competencia tras la operación, como, según ella, se desprende del hecho de que, en las rutas en las que es actualmente el único transportista, los precios que aplica son igual de bajos, o incluso inferiores a los que aplica en las rutas en las que tiene competidores, no desvirtúa el análisis de la Comisión relativo a las barreras para el acceso. En efecto, tal como sostiene la Comisión, el control de las concentraciones se distingue del control de los abusos de posición dominante en el sentido de que se refiere al control de las estructuras de mercado y no al control del comportamiento de las empresas. El control de las concentraciones pretende evitar, sobre la base de un análisis prospectivo de las estructuras del mercado, la realización de una operación que podría obstaculizar de manera significativa la competencia efectiva en el mercado común o en una parte sustancial del mismo, en particular, debido a la creación o al refuerzo de una posición dominante. Por tanto, en lo que respecta a los precios, el criterio pertinente es el que permite determinar si la entrada en el mercado de un nuevo competidor podría impedir un incremento de los precios más allá del nivel existente antes de la operación. El criterio de los precios no es el único criterio que puede tenerse en cuenta, puesto que la realización de la operación también puede afectar a la capacidad disponible, a las posibilidades de elección y a la calidad de los servicios, o incluso a la innovación.

251 De no existir Aer Lingus, la tentación de maximizar sus beneficios para tener en cuenta la falta de presión competitiva resultante de la absorción de su principal competidor actual o potencial sobre los mercados afectados, sería grande para Ryanair. Las intenciones de Ryanair en lo que respecta a la utilización de Aer Lingus o su práctica

pasada en lo que respecta las tarifas, no desvirtúan la credibilidad de este riesgo natural, el cual se desprende del análisis de los efectos contrarios a la competencia resultantes de la supresión de la competencia entre las partes de la concentración.

- 252 En consecuencia, de lo anterior resulta que no puede reprocharse a la Comisión haber realizado una evaluación errónea de la situación competitiva al no tener suficientemente en cuenta el modelo económico de Ryanair a la hora de apreciar las probabilidades de entrada en los mercados afectados.

#### 4. *Sobre las ventajas relativas a la posesión de bases de operaciones en Irlanda*

##### a) Alegaciones de las partes

- 253 Con carácter preliminar, la demandante niega que la supuesta «posición sólida» que ella y Aer Lingus ostentan se deba a sus importantes bases en Irlanda. Considera que la Comisión no aportó una definición del concepto de base y se limitó a sostener que la gran presencia de Ryanair y Aer Lingus en el aeropuerto de Dublín les confería una ventaja sobre las compañías aéreas rivales. Pues bien, a su juicio, las supuestas ventajas resultan de la red de Ryanair y no de sus bases. Por otro lado, sostiene que la Comisión concedió un peso considerable a las respuestas dadas por los competidores y terceros interesados al cuestionario relativo a las bases, en particular a la del

Ministerio de Transportes irlandés, quien se oponía a la concentración. Añade que la Comisión negó igualmente la pertinencia de los datos aportados por Ryanair para demostrar la inexistencia de ventajas resultantes de la posesión de una base en Dublín o para comparar la situación con la de las bases de Charleroi y Hahn (véase el informe de RBB Economics, de 20 de febrero de 2007, relativo a las barreras para el acceso, y la nota del Director General adjunto de Ryanair, de 28 de noviembre de 2006, relativa a los aspectos económicos de una base aérea). Según la demandante, la Comisión invirtió así la carga de la prueba y no se comportó como un «árbitro objetivo e imparcial».

254 En primer lugar, la demandante niega la existencia de economías de escala en lo que respecta a las bases. Afirma que el cálculo de la reducción de costes realizado por Aer Lingus con fecha de 19 de febrero de 2007, al que se refiere la Comisión en la nota a pie de página n° 414 de la Decisión impugnada, se realizó sobre la base de supuestos. A su juicio, Aer Lingus, cuya flota tiene la base principalmente en Dublín, no puede distinguir entre las economías de escala resultantes del tamaño de la flota y las que se desprenden del tamaño de la base. En efecto, sostiene que los servicios a la clientela o los servicios de escala pueden subcontratarse sin dificultades en el aeropuerto de Dublín, sin que ello penalice a las compañías aéreas que no disponen de una base en el mismo. Según la demandante, la propia Ryanair utiliza tales subcontratos para sus servicios de mantenimiento en tierra. Añade que la Dublin Airport Authority plc (sociedad de gestión de los aeropuertos de Dublín, Cork y Shannon) no ofrece a Ryanair mejores condiciones de acceso a los sistemas de registro que las que concede a otras compañías y no sería difícil compartir los mostradores de información con otros transportistas. En lo que respecta a las perturbaciones, la demandante recuerda que «rota» cuatro aviones de reserva entre sus 23 bases. En consecuencia, sostiene que la eventual reducción de costes que resulta de agrupar los aviones de reserva resulta de la flota y no de la base. En lo que respecta a las franjas horarias y a las zonas de estacionamiento, la demandante sostiene, en primer lugar, que el Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14, p. 1), exige que, a la hora de atribuir nuevas franjas horarias, se favorezca a los nuevos participantes respecto de los transportistas que ya están en el mercado. Además, sostiene que los transportistas que ya están presentes en el mercado y los nuevos participantes se encuentran en pie de igualdad en lo que respecta a la atribución de zonas de estacionamiento y un transportista que ya está presente en un aeropuerto no goza de ninguna ventaja respecto de un nuevo participante. La demandante niega además que posea

una «posición más fuerte en la negociación» frente los aeropuertos y las autoridades reguladoras, en contra de lo que se afirma en el considerando 383 de la Decisión impugnada. Afirma que, en el aeropuerto de Dublín, Ryanair no goza de descuentos debido a su tamaño y no espera que eso cambie tras la concentración. En lo que respecta a estas ventajas que se obtienen en el marco de las negociaciones mantenidas con los proveedores, los elementos de los costes más cuantiosos de Ryanair se refieren a la totalidad de su red y no se determinan a nivel de un sólo aeropuerto.

255 En segundo lugar, la demandante sostiene que en el aeropuerto de Dublín no obtiene ninguna ventaja competitiva excepcional debido a su tamaño, en contra de lo que se afirma en el considerando 384 de la Decisión impugnada. Afirma que, por ejemplo, Ryanair realiza seis rotaciones al día con su único avión con base en Cork, mientras que sólo realiza cuatro de media con sus 19 aviones basados en Dublín. Añade que sus costes en los diversos aeropuertos desde los que realiza únicamente uno o dos vuelos al día son igualmente comparables, o incluso más bajos, que los costes en que incurre en sus bases. Además, sostiene que otras compañías aéreas pueden retirar un avión de sus rutas existentes o añadir un avión adicional y utilizar sus bases del otro extremo de las rutas que vuelan hacia los aeropuertos de Dublín, Shannon y Cork para competir con la entidad resultante de la concentración. Asimismo, Ryanair afirma que demostró que un incremento del número de sus aviones con base en Dublín no repercutiría sensiblemente sobre los costes de explotación. Por último, alega que el hecho de que Ryanair explote voluntariamente vuelos con destino a Dublín con salida desde el otro extremo de la ruta es difícilmente compatible con la existencia de una ventaja en Dublín.

256 En tercer lugar, la demandante afirma que no dispone de una capacidad de reacción más rápida ante las modificaciones de la demanda debido a operaciones más importantes con salida desde un aeropuerto, en contra de lo que se afirma en los considerandos 389 a 392 de la Decisión impugnada. Sostiene que, en efecto, los transportistas que no disponen de una base en Irlanda tienen el mismo acceso a la información que los que tienen una. Además, considera que los efectos estacionales son fácilmente previsibles para todas las compañías aéreas. Por último, alega que las compañías de vuelos charter ejercen una presión competitiva efectiva en temporada alta y en ocasiones excepcionales. Afirma que, por ejemplo, a pesar de no disponer de

una base en Dublín, dichas compañías pueden garantizar vuelos durante el período invernal cuando hay nieve y, por tanto, no es relevante saber si tiene varios vuelos diarios durante el año.

<sup>257</sup> En cuarto lugar, la demandante considera que los competidores que disponen de una base en Dublín ejercerán una presión sobre la entidad resultante de la concentración, en contra de la tesis que se recoge en los considerandos 555 a 560 de la Decisión impugnada. A su juicio, es erróneo considerar que, debido a los modelos económicos diferentes y a operaciones actuales de un importe insignificante, no es posible que CityJet y Aer Arann extiendan más sus servicios en Dublín para ejercer una presión competitiva mayor sobre la entidad resultante de la concentración. Según la demandante, en particular, la Comisión se centró demasiado en el gran número de clientes de negocios de Aer Arann, sin tener suficientemente en cuenta el rápido crecimiento de dicha compañía y su voluntad de realizar una competencia agresiva frente a Ryanair. Además, considera que las compañías que disponen de un avión que estaciona durante la noche en el aeropuerto de Dublín también ejercen presión, en contra de los que afirma la Comisión en los considerandos 400 y 560 de la Decisión impugnada. En efecto, sostiene que no es preciso que una compañía utilice una base para realizar vuelos por la mañana y por la noche.

<sup>258</sup> En quinto lugar, según la demandante, los competidores que disponen de una base en el otro extremo de las rutas con Dublín ejercen una presión competitiva sobre la entidad resultante de la concentración. Afirma que, puesto que Irlanda es, en efecto, un «destino turístico neto», la mayoría de los pasajeros provienen de otros países, al menos en lo que respecta a las rutas para las cuales los datos están disponibles. A su juicio, según el razonamiento de la Comisión, el hecho de disponer de una base en Irlanda constituye en realidad un inconveniente. La demandante señala igualmente que, si la mayoría de las compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Dublín no han establecido una base en el mismo, es porque no le veían ninguna utilidad.

259 En sexto lugar, la demandante afirma que las compañías que explotan rutas de punto a punto sin disponer de una base, denominadas «rutas en W», constituyen una presión competitiva efectiva en determinadas rutas. A su juicio, dichas rutas son rentables incluso si sólo hacen dos idas y vueltas al día entre los destinos en los que las compañías no disponen de base, tal como hace Ryanair en determinadas rutas.

260 La Comisión niega esta afirmación refiriéndose a la Decisión impugnada. Por otro lado, reconoce que pueden producirse economías de escala a nivel de la red y de la flota. Así, sostiene que easyJet es la única compañía aérea de prestaciones mínimas que ejerce actividades de una amplitud similar a las de Ryanair. Considera, sin embargo, que Ryanair no puede negar la existencia de economías de escala resultantes de la explotación de una base o de una red sin contradecir sus propias alegaciones relativas a las eficiencias.

## b) Apreciación del Tribunal

261 En el marco del análisis de las barreras para el acceso, que es el objeto del presente motivo, la Comisión examinó en la Decisión impugnada las «barreras para el acceso relacionadas con la sólida posición de Ryanair y de Aer Lingus, quienes disponen de importantes bases en Irlanda» (apartado 7.8.3 de la Decisión impugnada). Según la Comisión, el hecho de que Ryanair y Aer Lingus operen desde la misma base en Dublín y que estén igualmente presentes en Cork y Shannon, es uno de los motivos por los cuales ambas compañías aéreas son los «competidores más cercanos» en las rutas con salida desde y hacia Irlanda (considerando 552 de la Decisión impugnada). A este respecto, de la práctica decisoria de la Comisión resulta que las economías de escala resultantes de la flexibilidad de sus recursos en una base y de la posibilidad de repartir los costes fijos entre numerosas rutas, constituyen una barrera para el acceso, en el sentido de que «un transportista que disponga de una base de explotación establecida

en un aeropuerto dado gozará de ventajas claras en materia de costes». En el presente asunto esta función de barrera para el acceso se ve reforzada debido a la alianza de dos transportistas que disponen de una presencia significativa en un único y mismo aeropuerto (considerando 553 y nota a pie de página nº 557 de la Decisión impugnada).

<sup>262</sup> En este contexto, la Comisión examinó en la Decisión impugnada las circunstancias en las que los otros transportistas podían remplazar la presión competitiva que desaparecería debido a la concentración y en qué medida la falta de una base en Dublín podía constituir una barrera para el acceso. Examinó tres supuestos: el del nuevo participante que establece una base en Dublín, el del nuevo participante que ya posee una base en el otro extremo de la ruta y el del nuevo participante que entra con un modelo ruta por ruta sin tener una base en ningún extremo de la ruta (considerando 554 y apartados 7.8.3.1 a 7.8.3.5 de la Decisión impugnada). La Comisión dedujo de este examen que las indicaciones eran insuficientes para deducir que un nuevo transportista entraría en el mercado con una base en Dublín, Cork o Shannon (apartado 7.8.3.2 de la Decisión impugnada) y que una entrada en el mercado con base en el aeropuerto de destino y una entrada sin base en el aeropuerto de destino no bastan, por regla general, para remplazar la presión competitiva ejercida entre las partes de la concentración antes de la operación planeada (apartado 7.8.3.5 de la Decisión impugnada, en particular el considerando 584).

<sup>263</sup> Las alegaciones formuladas por la demandante en contra de esta evaluación se refieren, bien a la afirmación anterior, según la cual ella y Aer Lingus disponen de una base importante en Dublín, lo que confiere una ventaja competitiva (apartado 7.3.4 de la Decisión impugnada), bien, de manera superficial, a la afirmación realizada por la Comisión en el marco del análisis de las barreras para el acceso, según la cual es probable que los competidores que ya disponen de una base en Dublín no puedan ejercer una presión eficaz sobre las partes de la concentración, y las conclusiones que la Comisión saca de la misma (apartados 7.8.3.1 y 7.8.3.2 de la Decisión impugnada).



264 Con carácter preliminar, es preciso señalar que las alegaciones de la demandante relativas a la ventaja competitiva conferida a ella y a Aer Lingus por la existencia de una base en Dublín fueron examinadas y desestimadas en el marco del examen del primer motivo. Éstas serán objeto igualmente de una apreciación ruta por ruta en el marco del examen del tercer motivo. Por tanto, la apreciación que se realiza a continuación sólo es aplicable en la medida en que se critican elementos utilizados por la Comisión en la Decisión impugnada como fundamento de su análisis de las barreras para el acceso en relación con la «sólida posición» de Ryanair y Aer Lingus en Irlanda.

265 Así, en lo que respecta a la alegación según la cual la Comisión no definió el concepto de base (véase el apartado 253 anterior), basta señalar que tal definición figura, por ejemplo, en el considerando 44 de la Decisión impugnada, en el que el término «base» se utiliza en relación con los aeropuertos en los que las compañías aéreas concentran sus aparatos y sus actividades. Tales compañías ofrecen principalmente vuelos con salida desde dichos aeropuertos de amarre y con destino a los mismos. Este concepto de explica detalladamente en el apartado 7.3.4 de la Decisión impugnada.

266 En lo que respecta a la alegación según la cual la Comisión utilizó determinadas informaciones en lugar de otras invirtiendo así la carga de la prueba (véase el apartado 253 anterior), basta señalar que esta alegación se realizó sin aportar ninguna prueba al respecto. La demandante no puede limitarse a afirmar, de manera general, que la Comisión concedió un peso considerable a las respuestas dadas por los competidores y terceros interesados, en particular, el Ministerio de Transportes irlandés, quien se oponía a la concentración, y que dicha institución negó la pertinencia de los datos que afirmaban lo contrario que la demandante aportó durante el procedimiento administrativo. Tal alegación debe desestimarse a falta de explicaciones que permitan comprender de qué modo las afirmaciones realizadas en la Decisión impugnada a partir de elementos obtenidos durante la investigación quedan desvirtuados concretamente por los elementos que afirman lo contrario aportados por Ryanair.

267 En lo que respecta a las economías de escala (véase el apartado 254 anterior) y la capacidad de adaptarse a la demanda (véase el apartado 256 anterior), las alegaciones de la demandante deben ponerse en perspectiva. La Comisión no niega que la red de Ryanair, que incluye 23 bases, le conceda ventajas significativas. Sin embargo, el análisis de la Comisión se refiere a la ventaja que supone en el presente asunto la base de Dublín así como la presencia en Cork y Shannon. Son estas barreras para el acceso las que se examinan y no el interés en poseer una red con múltiples bases, como es el caso de las redes de Ryanair y easyJet en Europa. A este respecto, la Comisión recordó en la Decisión impugnada que disponer de una base en un aeropuerto supone dos ventajas principales: por un lado, permite al transportista disfrutar de determinadas ventajas en términos de costes, y, por otro lado, incrementa la flexibilidad del transportista al permitirle reaccionar más rápidamente a las variaciones de la demanda (considerando 555 de la Decisión impugnada).

268 A diferencia de las afirmaciones de Ryanair según las cuales cualquier transportista podría obtener las mismas ventajas que ella en Dublín, el análisis realizado por la Comisión sobre este punto no es teórico. En particular, la Comisión examinó concretamente la situación de otros dos competidores que disponen de una base en Dublín, esto es, CityJet, con 3 aparatos, y Aer Arann con 4 aparatos, frente a los 22 aparatos de corto recorrido de Aer Lingus y los 20 de Ryanair. Señaló que estos competidores no habían desarrollado su base de manera significativa durante los últimos años y no pretendían hacerlo por motivos que les eran propios (considerandos 556 a 558 de la Decisión impugnada). La Comisión señaló igualmente que cualquier expansión en Dublín agravaría el problema de saturación de dicho aeropuerto y podría dar lugar a problemas de franjas horarias en algunos aeropuertos de destino (considerando 559). La Comisión añadió que del análisis realizado durante la investigación detallada resulta que ninguno de los competidores potenciales mencionados por Ryanair abriría una base en Irlanda si los precios se incrementasen tras la concentración (considerando 562 y notas a pie de página n<sup>os</sup> 563 y 564 de la Decisión impugnada). Por otro lado, varios competidores mencionados por Ryanair se retiraron de la ruta en la que operaban con Dublín durante los últimos años [como es el caso de British Airways en la ruta Dublín-Londres (Heathrow) y Alitalia en la ruta Dublín-Milán]. Las alegaciones de la demandante sobre este punto (véase el apartado 257 anterior) se limitan a reproducir el contenido de la Decisión impugnada para afirmar que es erróneo, sin,

no obstante, explicar de qué modo se desarrollarían las actividades de CityJet y Aer Arann, y ello a pesar de que en la Decisión impugnada se exponen motivos convincentes para explicar que no sería así.

- 269 En lo que respecta a la incidencia de las compañías de vuelos regulares o de vuelos charter que disponen de un avión que estaciona durante la noche en Dublín durante una temporada o un año (véanse los apartados 256 y 257 anteriores), la Comisión señaló acertadamente en la Decisión impugnada que las ventajas de que gozan dichas compañías no son comparables a las inherentes a la explotación de una base, en particular en lo que respecta a la flexibilidad que permite la permutación de las rutas, al despegue de los aparatos, a la minimización de los gastos por perturbaciones, al cambio de equipajes, al servicio de atención al cliente o a la notoriedad de la marca (considerando 560 de la Decisión impugnada). Ahora bien, en el caso de autos, son las ventajas resultantes de la explotación de una base las que son relevantes y no la posibilidad de volar hacia un destino u otro utilizando un avión.
- 270 En lo que respecta a la utilización de los aviones (véase el apartado 255 anterior), la demandante critica el análisis realizado por la Comisión al examinar su relación de competencia con Aer Lingus (considerando 384 de la Decisión impugnada). La diferencia de nivel de explotación del avión con base en Cork y los aviones con base en Dublín no es pertinente para apreciar la ventaja que confiere la utilización de la base de Dublín como tal. Ahora bien, es ésta la ventaja que la Comisión menciona en la Decisión impugnada (considerandos 552 y siguientes de la Decisión impugnada).
- 271 En lo que respecta a los supuestos de entrada en el mercado a través de un aeropuerto de amarre situado en el otro extremo de la ruta o a través de una ruta sin base (véanse los apartados 258 y 259 anteriores), las alegaciones de la demandante se limitan a reproducir las afirmaciones realizadas en la Decisión impugnada sin, no obstante, poder impugnarlas. Estas alegaciones son esencialmente teóricas y no aportan una respuesta a los elementos concretos invocados en la Decisión impugnada para considerar que los nuevos participantes potenciales que disponen de una base en el otro

extremo de una ruta se encuentran en desventaja (apartado 7.8.3.3 de la Decisión impugnada) y que la entrada de una compañía que se base en un servicio punto por punto para una ruta sin base es improbable (apartado 7.8.3.4 de la Decisión impugnada).

272 De las anteriores consideraciones resulta que deben desestimarse las alegaciones de la demandante relativas a la crítica del análisis de las barreras para el acceso que suponen las ventajas resultantes de la explotación de una base de operaciones en Irlanda.

##### *5. Sobre los costes y los riesgos relativos a una entrada en el mercado*

###### *a) Alegaciones de las partes*

273 La demandante niega que su marca y sus técnicas de comercialización, así como las de Aer Lingus, puedan constituir una ventaja competitiva. A su juicio, la rápida expansión de Ryanair estos últimos años basta para demostrar que no es necesario poseer una marca reconocida para entrar en un nuevo mercado. Asimismo, afirma que la exitosa entrada de easyJet en las rutas interiores francesas demuestra que los transportistas locales no poseen ventaja alguna por este hecho. Añade que los motores de búsqueda o los comparadores de precios en Internet facilitan la tarea de los nuevos participantes y, en todo caso, los gastos de comercialización son muy bajos cuando se comparan con el número de rutas o los pasajeros transportados.

- 274 La demandante sostiene igualmente que el sector del transporte aéreo europeo es un ejemplo típico en el que las barreras para el acceso son poco elevadas debido a que el importe de los gastos potencialmente irrecuperables es bajo. Añade que el importe de dichos gastos no es muy alto debido a las numerosas posibilidades de arrendamiento financiero y otros tipos de financiamiento disponibles en la industria. A este respecto, sostiene que los «costes de oportunidad» relativos a los aviones y a las inversiones adicionales en nuevos aviones que la Comisión menciona en el considerando 621 de la Decisión impugnada, no son gastos potencialmente irrecuperables. En efecto, considera que los aviones de que se trata podrían venderse fácilmente o alquilarse en mercados secundarios. A su juicio, corresponde a la Comisión demostrar la existencia de gastos irrecuperables suficientemente altos para constituir una barrera a la entrada.
- 275 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

- 276 En la Decisión impugnada, la Comisión consideró que los costes y los riesgos de entrada eran significativos «en un mercado en que ya operan dos compañías aéreas poderosas con marcas bien establecidas» (apartado 7.8.4 de la Decisión impugnada). Estas dos compañías representan juntas el 68 % del tráfico total de pasajeros y el 80 % del tráfico de pasajeros de las principales comunicaciones intraeuropeas de corto recorrido desde y hacia Irlanda.
- 277 Para descartar las observaciones de Ryanair sobre este punto, la Comisión señaló que la notoriedad podía constituir una barrera para el acceso, según se desprende de las Directrices [punto 71, letra c) de las Directrices] y de su práctica decisoria anterior en el sector del transporte aéreo de pasajeros. Pues bien, tanto Aer Lingus como

Ryanair poseen un «estatuto de notoriedad» en Irlanda, lo que constituye una ventaja significativa debido a la experiencia adquirida en el mercado irlandés, el renombre que resulta de dicho estatuto y debido a que una entrada requeriría costes de marketing elevados (considerandos 588 a 591 y apartados 7.8.4.1 a 7.8.4.3 de la Decisión impugnada).

278 En lo que respecta a las ventajas que se derivan de la marca y a los costes de comercialización, las alegaciones de la demandante muestran la situación particular de esta última, cuya notoriedad pone acertadamente de manifiesto la Comisión en la Decisión impugnada, así como la situación existente en otros mercados distintos del de Irlanda. Pues bien, es poco probable que otra compañía aérea pueda hacer valer los mismos resultados que Ryanair sin inversiones significativas. Asimismo, en lo que respecta a la comparación realizada con la situación de easyJet en Francia, es preciso señalar que la Comisión señaló en la Decisión impugnada que dicha compañía aérea no había logrado establecerse en Irlanda (considerandos 635 y siguientes de la Decisión impugnada). Por tanto, estas alegaciones no permiten desvirtuar la conclusión alcanzada por la Comisión en la Decisión impugnada, según la cual un nuevo participante debería asumir mayores costes de comercialización para poder hacer frente a la entidad resultante de la concentración, la cual dispone de dos marcas de gran notoriedad en Irlanda.

279 En lo que respecta a la afirmación de la Comisión, según la cual la entrada en el mercado conlleva un riesgo de costes irrecuperables para los competidores (apartado 7.8.4.4 de la Decisión impugnada), las alegaciones de la demandante son demasiado generales para desvirtuar el fundamento de la misma. En particular, en el caso de autos no correspondía a la Comisión demostrar de manera general la existencia de gastos irrecuperables suficientemente altos para constituir una barrera para el acceso. La Comisión debía únicamente explicar los motivos por los cuales determinados gastos irrecuperables constituyen barreras para el acceso capaces de disuadir a un nuevo participante potencial de hacer la competencia a la entidad resultante de la concentración. La caracterización de tal efecto disuasorio puede tomarse en consideración perfectamente en el marco del análisis de las barreras para el acceso.

- 280 Sobre este punto, la Decisión impugnada contiene elementos de prueba suficientes para demostrar las afirmaciones que se realizan en la misma. Así, la Comisión afirmó acertadamente en la Decisión impugnada que la entrada en Irlanda requeriría gastos considerables para asentar una marca ante Ryanair y Aer Lingus y tener acceso a nuevos clientes. Estos serían los gastos principales resultantes de la apertura de una ruta, tal como se indicó en el testimonio citado por la Comisión en la Decisión impugnada (nota a pie de página nº 610 de la Decisión impugnada). Otros gastos irrecuperables se derivan necesariamente de las inversiones adicionales referentes a la compra, alquiler o el cambio de un aparato de una ruta a otra, así como a la instalación y al funcionamiento de dicho aparato y de los servicios asociados (considerando 621 de la Decisión impugnada).
- 281 De las anteriores consideraciones resulta que deben desestimarse las alegaciones de la demandante relativas a la crítica del análisis de las barreras para el acceso que suponen los costes y los riesgos derivados de una entrada en el mercado.

## 6. *Sobre la reputación de Ryanair como barrera para el acceso*

### a) Alegaciones de las partes

- 282 La demandante afirma que su política agresiva basada en los bajos precios gracias a sus costes reducidos no constituye una barrera a la entrada, en contra de lo que afirma la Comisión en los considerandos 624 a 660 de la Decisión impugnada. Afirma que el comportamiento de Ryanair es el de un operador que participa normalmente en un mercado liberalizado. Además, considera que la Comisión no demostró la existencia

de un perjuicio real causado a los consumidores mediante la prueba de que Ryanair aplicaría precios superiores al nivel competitivo una vez que el competidor dejase el mercado. A su juicio, los consumidores serán, en realidad, mejor servidos tras la salida del competidor que antes de su entrada. Por último, alega que numerosas compañías aéreas lograron una base para sus aviones en los aeropuertos en los que Ryanair ya disponía de una base importante, como es el caso del aeropuerto de Charleroi.

- <sup>283</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

- <sup>284</sup> En los considerandos 624 a 660 de la Decisión impugnada, la Comisión expuso la medida en que el riesgo de «represalias agresivas» por parte del conjunto Ryanair-Aer Lingus sería elevado en el supuesto de que un competidor potencial intentase entrar en una de las rutas afectadas por la operación (apartado 7.8.5 de la Decisión impugnada). Esta conclusión se basa en los resultados de la investigación realizada por la Comisión, de los que resulta que Ryanair es conocida por llevar a cabo una competencia agresiva ante las nuevas entradas en el mercado irlandés, en particular, bajando los precios temporalmente e incrementando la capacidad para obligar al nuevo participante a renunciar a las rutas con salida desde o hacia Irlanda (considerando 625 y nota a pie de página nº 615 de la Decisión impugnada).



285 En respuesta a la alegación de Ryanair en el marco del procedimiento administrativo, según la cual el riesgo de «represalias agresivas» por parte del conjunto Ryanair-Aer Lingus no es real para los competidores potenciales, habida cuenta de que Ryanair factura en todo caso precios bajos, tanto si el competidor está activo en la misma ruta como si no, la Comisión indicó en la Decisión impugnada que de la investigación se desprende que Ryanair tiene en cuenta la política de tarifas de sus competidores para actuar en consecuencia (considerandos 627 a 634 de la Decisión impugnada). Sobre este punto, la Comisión mencionó varios ejemplos detallados relativos al intento de entrada de easyJet (apartado 7.8.5.1 de la Decisión impugnada), el intento de entrada de MyTravellite (apartado 7.8.5.2 de la Decisión impugnada) y el intento de entrada de Go Fly (apartado 7.8.5.3 de la Decisión impugnada).

286 Es preciso señalar que las alegaciones de la demandante relativas a dicho análisis se limitan a repetir las alegaciones anteriormente formuladas durante el procedimiento administrativo y que fueron refutadas en la Decisión impugnada. Pues bien, en esta última, la Comisión expuso de manera suficiente en Derecho los elementos que fundamentan la conclusión según la cual Ryanair redujo los precios e incrementó sus frecuencias de manera sistemática cuando entraron competidores en el mercado irlandés. Según se indicó en la Decisión impugnada (7.8.5.4 de la Decisión impugnada), este riesgo de reacción agresiva sería todavía más importante tras la concentración, puesto que el conjunto Ryanair-Aer Lingus se convertiría en el operador dominante en casi todas las rutas con salida desde Irlanda y con destino a dicho país. Al forjarse una reputación de impedir cualquier entrada de la competencia, Ryanair crea de hecho una barrera para el acceso al mercado de nuevos competidores.

287 A este respecto, el debate no se refiere a la política de precios practicada por Ryanair, sino a la caracterización de la reputación agresiva de Ryanair como barrera para el acceso al mercado, y, desde esta perspectiva, los motivos expuestos en la Decisión impugnada bastan para determinar la medida en la que el comportamiento pasado de Ryanair puede disuadir a los competidores potenciales de entrar en un mercado en el que esté presente.

288 En consecuencia, han de desestimarse las alegaciones relativas al análisis de la incidencia de la reputación de Ryanair sobre la llegada de competidores potenciales.

## 7. Sobre la «prontitud»

### a) Alegaciones de las partes

289 La demandante sostiene que la Comisión indicó, en el apartado 308 del pliego de cargos que «la apertura de una nueva ruta con salida desde un nuevo aeropuerto puede llevar entre tres y doce meses» y que «son necesarios al menos doce meses para garantizar su rentabilidad». Pues bien, según la demandante, en lugar de considerar que dicha entrada se realizó con prontitud de conformidad con el período de dos años establecido en las Directrices, la Comisión consideró erróneamente en la Decisión impugnada que existían grandes barreras para el acceso por ese motivo.

290 La Comisión señala que lo que constituye un período de tiempo apropiado para que se produzca una entrada dependerá de las características y la dinámica del mercado, así como de las capacidades específicas de los competidores potenciales.

b) Apreciación del Tribunal

291 El apartado 74 de la Directrices titulado «Prontitud», al que se refiere la demandante, dispone lo siguiente:

«La Comisión examina si la entrada en el mercado se produciría con la suficiente rapidez y continuidad para disuadir o impedir el ejercicio del poder de mercado. Lo que constituye un período de tiempo apropiado para que se produzca una entrada dependerá de las características y la dinámica del mercado, así como de las capacidades específicas de los competidores potenciales. Sin embargo, la entrada sólo suele considerarse realizada con prontitud si se produce en un plazo de dos años.»

292 La demandante sostiene que el tiempo necesario para permitir una entrada a partir de un nuevo aeropuerto y garantizar la viabilidad de la misma no fue correctamente apreciado por la Comisión en la Decisión impugnada, limitándose a citar el apartado 308 del pliego de cargos, sin referirse al contenido de la Decisión impugnada.

293 A este respecto, procede señalar que la apreciación de las barreras para el acceso al mercado depende de las características del mismo así como de las capacidades de los competidores potenciales.

294 En lo que respecta a la prontitud, la Comisión mencionó un plazo que normalmente no debía sobrepasar los dos años recogidos en las Directrices y un plazo comprendido entre tres y doce meses en el pliego de cargos. Ryanair indica, por su parte, que sólo

necesita varias semanas para abrir una ruta. En realidad, dicho plazo depende de la situación examinada.

<sup>295</sup> Así, en las Directrices, la Comisión se limita, en todo caso, a dar un marco de análisis que puede aplicar, que será desarrollado y revisado por ella mediante su aplicación a casos concretos (apartado 6 de las directrices). En el caso de autos, el plazo indicado en el pliego de cargos se refiere a un supuesto de entrada realizada a partir de un nuevo aeropuerto, mientras que el plazo mencionado por Ryanair corresponde a la reputación de dicha empresa. Estos plazos no son ni contradictorios ni reveladores de una apreciación errónea de la Comisión en la Decisión impugnada.

<sup>296</sup> En efecto, en el marco del análisis de las barreras para el acceso realizado en la Decisión impugnada, la Comisión destacó esencialmente las probabilidades de entrada serias en las rutas afectadas y la cuestión de si dichas entradas poseían la suficiente importancia para disuadir o impedir los efectos contrarios a la competencia de la operación. Este análisis se realizó teniendo en cuenta las características propias del mercado y de sus operadores. La demandante no pone de manifiesto ni en qué medida se basa en una apreciación errónea del concepto de prontitud ni tampoco cómo podría modificarse.

<sup>297</sup> En consecuencia, debe desestimarse la alegación relativa a la prontitud.

## 8. *Sobre la existencia de rutas más rentables fuera de Irlanda*

### a) Alegaciones de las partes

<sup>298</sup> En contra de lo que sostiene la Comisión en la Decisión impugnada (considerandos 661 a 669 de la Decisión impugnada), la demandante afirma que explotar rutas a partir de Dublín sería al menos tan rentable como hacerlo «desde Europa del Este o Escandinavia». Sostiene que los gastos de comercialización no son más elevados en Irlanda que en otros lugares. Añade que cerca de 90 compañías aéreas, entre las que figuran numerosas que han entrado recientemente, utilizan actualmente el aeropuerto de Dublín. A su juicio, no es necesario que Irlanda disponga de aeropuertos secundarios, puesto que los de Dublín, Cork y Shannon son fácilmente accesibles a los operadores con prestaciones mínimas. Según la demandante, varias compañías aéreas (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal y SkyEurope Airlines) han declarado que están dispuestas a entrar en el mercado constituido por el aeropuerto de Dublín, pero la Comisión omitió o ignoró dichas informaciones. Alega que el dinamismo de la economía irlandesa facilita tales entradas.

<sup>299</sup> La Comisión afirma que presentó, en los considerandos 663 a 668 de la Decisión impugnada, datos empíricos que muestran que los competidores no consideran el mercado irlandés atractivo para una entrada y que, por tanto, es posible que no se instalen en el mismo.

## b) Apreciación del Tribunal

- 300 En la Decisión impugnada, la Comisión señaló que de su investigación resultaba que numerosos competidores consideraban que el mercado irlandés no era particularmente atractivo y que numerosos competidores potenciales habían indicado que preferían intentar abrir nuevas rutas hacia otros destinos distintos de Irlanda (considerando 663 de la Decisión impugnada).
- 301 En la Decisión impugnada, la Comisión expuso varios motivos para explicar este resultado:
- a su juicio, la entrada en el mercado implica costes de comercialización muy superiores a los de la entrada en otros mercados, en los que todavía no está presente ningún transportista poderoso de bajo coste que disponga de una base establecida (considerando 664 de la Decisión impugnada);
  - sostiene que el mercado irlandés se considera un mercado relativamente pequeño y no representa más que cuatro millones de habitantes, es decir, menos de la mitad de la población de la «zona del Gran Londres» (considerando 665 de la Decisión impugnada);
  - añade que, por lo general, el «pequeño mercado irlandés» no se considera el mercado más rentable o el mercado cuyo crecimiento será más rápido en comparación con el de «Europa del Este» o el de «Escandinavia» (considerando 666 de la Decisión impugnada);

- a su parecer, la situación geográfica de Irlanda disuade más que fomenta las nuevas entradas (considerando 667 de la Decisión impugnada);
  
- considera que la motivación de un transportista en red que explota una ruta entre Dublín y su centro de conexión (hub) es diferente de la de un transportista punto por punto, lo que reduce su presión competitiva; a su juicio, un transportista en red busca esencialmente transportar viajeros en tránsito hacia su hub, desde donde salen hacia su destino final, mientras que un transportista de punto a punto se dedica principalmente a maximizar la utilización del aparato en las rutas de punto a punto (considerando 668 de la Decisión impugnada);
  
- según la Comisión, para las compañías de prestaciones mínimas, Irlanda presenta el inconveniente de que no dispone de aeropuertos secundarios en la zona de Dublín (considerando 669 de la Decisión impugnada).

<sup>302</sup> Es preciso señalar que las alegaciones formuladas por la demandante para criticar este análisis no lo desvirtúan. Así, la afirmación de la demandante, según la cual explotar rutas desde Dublín sería al menos tan rentable como hacerlo «desde Europa del Este o Escandinavia», no basta para desvirtuar los testimonios realizados por los competidores potenciales sobre la cuestión de la entrada en Dublín (véanse, por ejemplo, las notas a pie de página n<sup>os</sup> 666, 668 y 669 de la Decisión impugnada). Asimismo, la afirmación relativa a los gastos de comercialización no tiene en cuenta la situación particular de Ryanair en el mercado irlandés, la cual ya ha sido examinada (véanse los apartados 277 y 278 anteriores). La Comisión analizó y refutó de manera suficiente en Derecho los ejemplos de entradas recientes invocados por Ryanair en el considerando 633 de la Decisión impugnada (véase el apartado 244 anterior). Por otro lado, si bien los operadores tienen en cuenta el dinamismo de la economía irlandesa, se trata de un elemento que, como tal, puede evolucionar en función de la situación económica general.

303 De lo anterior resulta que procede desestimar las alegaciones formuladas por la demandante para rebatir la mayor rentabilidad que suponen para algunos competidores las rutas que se explotan «desde Europa del Este o Escandinavia» en comparación con las rutas que se explotan a partir de Dublín.

## 9. *Sobre la saturación aeroportuaria*

### a) Alegaciones de las partes

304 La demandante niega el hecho de que la saturación alegada del aeropuerto de Dublín constituya una barrera para el acceso. Afirma que, en la práctica, la disponibilidad de las franjas horarias tan sólo se ve reducida durante una hora por las mañanas, para los aviones que despegan, y durante uno o dos períodos breves, que pueden llegar a media hora, al final de la tarde y durante la noche, para los aviones que aterrizan. Sostiene que es habitual que los aeropuertos conozcan tales períodos de gran actividad a la vez que conservan posibilidades sustanciales de crecimiento. A su juicio, para que las compañías aéreas competidoras puedan realizar tres o cuatro viajes de ida y vuelta al día, basta con que realicen vuelos con destino a Dublín desde las bases situadas en el otro extremo de la ruta, evitando los períodos en los que las pistas del aeropuerto de Dublín están muy saturadas. Añade que el incremento considerable del número de pasajeros en Dublín se produce a pesar de la capacidad del aeropuerto, que, afirma, fue, no obstante, considerada limitada por la Dublin Airport Authority. Según la demandante, es posible que la capacidad del aeropuerto crezca debido al programa de desarrollo a gran escala de que es actualmente objeto y todavía queda capacidad disponible en las rutas, incluidas las de corto recorrido. En todo caso, sostiene que si la saturación de las franjas horarias constituyese un problema, éste podría resolverse



fácilmente mediante compromisos sobre las franjas, según la práctica pasada de la Comisión en el sector.

- <sup>305</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

- <sup>306</sup> En la Decisión impugnada, la Comisión afirmó que la saturación de los aeropuertos constituía «otra barrera importante para el acceso al mercado», tanto en lo que respecta a la necesidad de una capacidad suficiente de la terminal, como en cuanto la capacidad de las pistas cuya utilización está subordinada a la atribución de franjas horarias de disponibilidad limitada (apartado 7.8.7 de la Decisión impugnada, en particular los considerandos 670 y 671).

- <sup>307</sup> La Comisión analizó igualmente los límites de las capacidades del aeropuerto de Dublín (apartado 7.8.7.1 de la Decisión impugnada). Señaló que la investigación había puesto de manifiesto que la saturación de las pistas en las horas punta y la falta de áreas de estacionamiento suficientes, disuadía a los nuevos competidores potenciales. A su juicio, existen pocas probabilidades de que estos problemas desaparezcan en un futuro próximo, puesto que la construcción de una nueva pista sólo está prevista a partir del 2011 o 2012, lo que impide la entrada rápida de competidores potenciales. La situación en otros aeropuertos distintos del de Dublín fue examinada a

continuación (apartado 7.8.7.2 de la Decisión impugnada) y se detalló ruta por ruta (apartado 7.9 de la Decisión impugnada).

308 Por último, la Comisión señaló que la saturación de los aeropuertos desempeñaba un papel disuasorio para los nuevos competidores potenciales, tanto en lo que respecta a la parte de la clientela para la que el factor tiempo es importante o los pasajeros de negocios (entre el 20 y el 30 % de la clientela según la Comisión) como para los pasajeros en viajes de ocio (apartado 7.8.7.3 de la Decisión impugnada).

309 A este respecto, es preciso igualmente señalar que las alegaciones formuladas por la demandante para criticar este análisis fueron refutadas de manera suficiente en Derecho durante el procedimiento administrativo. Así, la Comisión explicó, en la Decisión impugnada, de qué modo la saturación de las pistas del aeropuerto de Dublín durante las horas punta, así como las dificultades resultantes de la falta de áreas de estacionamiento suficientes, planteaban problemas a los competidores potenciales que deseaban explotar rutas con salida desde dicho aeropuerto o con destino al mismo, y ello incluso si disponían de una base en el otro extremo de la ruta. En la Decisión impugnada, la Comisión indicó igualmente que la capacidad del aeropuerto de Dublín no se incrementaría a corto plazo como sostiene Ryanair. En lo que respecta a la cuestión de la pertinencia de los compromisos relativos a las franjas horarias, ésta será examinada en el marco del examen del quinto motivo, que contempla este aspecto del análisis.

310 De todo lo anterior resulta que procede desestimar la alegación relativa a la saturación aeroportuaria.

## 10. *Sobre la posición del conjunto Ryanair-Aer Lingus en el aeropuerto de Dublín*

### a) Alegaciones de las partes

<sup>311</sup> La demandante sostiene que la entidad resultante de la concentración no dispondrá de un mayor poder de negociación en el marco del procedimiento de consulta relativo a las tasas aeroportuarias, a la afectación del equipamiento en los aeropuertos o a los proyectos de expansión (considerandos 701 a 708 de la Decisión impugnada). Añade que, la Commission for Aviation Regulation, entidad totalmente independiente tanto de Ryanair como de Aer Lingus, decide sobre la cuantía de las tasas que la Dublin Airport Authority puede exigir en el aeropuerto de Dublín por las instalaciones necesarias para todos los usuarios. Además, sostiene que debido a las numerosas disputas que Ryanair ha mantenido con la Dublin Airport Authority, no existe ningún motivo para creer que la entidad resultante de la concentración tendrá mayores posibilidades de influenciar los proyectos de expansión. La demandante afirma igualmente que la Comisión realiza afirmaciones incoherentes en la Decisión impugnada, puesto que, por un lado, sostiene que el hecho de disponer de una base importante en Dublín es esencial para incrementar la eficacia operacional y, por otro lado, sostiene que la amenaza de Ryanair de retirar numerosos vuelos y renunciar así a estas supuestas ventajas, es creíble.

<sup>312</sup> La Comisión rebate esta alegación, que, a su juicio, no toma en consideración la situación resultante de la realización de la operación.

## b) Apreciación del Tribunal

- 313 En la Decisión impugnada, la Comisión examinó la posición que ostentaría la entidad resultante de la concentración en el aeropuerto de Dublín, en la medida en que esta última sería el resultado de la combinación de dos compañías aéreas que son, claramente, las principales usuarias de dicho aeropuerto (apartado 7.8.8 de la Decisión impugnada).
- 314 Según se desprende del apartado 36 de la Directrices, este poder de mercado fue examinado por la Comisión con objeto de evaluar si la entidad resultante de la concentración podría utilizarlo para obstaculizar la entrada o el desarrollo de los competidores (considerando 701 de la Decisión impugnada). Tras este examen, la Comisión consideró que el miedo de los competidores de Ryanair de que la entidad resultante de la concentración utilice su mayoría en el seno del Dublin Airport Coordination Committee (Comité de coordinación del aeropuerto de Dublín, en el que el conjunto Ryanair-Aer Lingus poseería la mayoría de los votos al explotar más del 56 % de los «movimientos de transporte aéreos») y su posición de fuerza única en el aeropuerto de Dublín para influenciar al organismo regulador de manera que éste organice el aeropuerto según las exigencias de Ryanair, no está infundado. La Comisión finalizó su análisis señalando que la concentración permitiría a la nueva entidad «tener más peso» en el procedimiento consultivo relativo a las tasas aeroportuarias, a la atribución de las instalaciones del aeropuerto o a los proyectos de expansión, lo que podría dificultar la entrada o la expansión de sus competidores (considerandos 706 a 708 de la Decisión impugnada).
- 315 Las alegaciones formuladas por la demandante para rebatir este análisis no desvirtúan su fundamento. En la Decisión impugnada, la Comisión expuso de manera suficiente en Derecho los motivos por los que la entidad resultante dispondría de un mayor poder de mercado que le permitiría influenciar las decisiones relativas a determinados aspectos de la gestión del aeropuerto de Dublín. En particular, en lo que respecta a la posibilidad de que la nueva entidad obtenga tasas aeroportuarias preferenciales,

la Comisión aportó varios ejemplos en la Decisión (considerando 702 de la Decisión impugnada).

- 316 En consecuencia, la alegación relativa a la posición del conjunto Ryanair-Aer Lingus en el aeropuerto de Dublín debe desestimarse.
- 317 De todo lo anterior resulta que procede desestimar el segundo motivo en su totalidad.
- 318 La incidencia de esta respuesta sobre la apreciación del análisis de los efectos de la operación sobre la competencia requiere al menos que se examinen los motivos tercero y cuarto, dedicados a esta cuestión.

*C. Sobre el tercer motivo, relativo al análisis competitivo ruta por ruta*

*1. Sobre la admisibilidad*

a) Alegaciones de las partes

- 319 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus, sostiene que las alegaciones formuladas en el marco del tercer motivo son inadmisibles. Alega que, habida cuenta de las

exigencias del artículo 44 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal, no basta con la remisión a las alegaciones desarrolladas en los dos primeros motivos y a un informe anexo, en el momento de presentar la demanda. Añade que las alegaciones formuladas en la réplica son mucho más detalladas que las formuladas en la demanda y que el segundo informe de York Aviation fue presentado cuando el procedimiento estaba muy avanzado. En todo caso, la Comisión niega la fuerza probatoria de los informes de York Aviation, que realizaban una presentación «falacia» de su utilización de la pruebas. Considera que un cierto número de categorías de prueba utilizadas en los cuadros de York Aviation son más útiles para la definición del mercado que para apreciar la situación de la competencia.

320 La demandante sostiene que el análisis ruta por ruta realizado en el apartado 7.9 de la Decisión impugnada está viciado por tres errores principales. A su juicio, este análisis se basa en los «errores generales» mencionados en el marco del primer y segundo motivo. Considera que se basa igualmente en pruebas carentes de solidez y no tiene en cuenta datos aportados por Ryanair durante el procedimiento administrativo. Así, considera que la Comisión incurrió en error al excluir de su análisis a todos los transportistas nacionales tradicionales debido a que no eran pertinentes para evaluar las consecuencias de la concentración, siendo así que varios de ellos estaban presentes y ejercían una presión competitiva en algunas de las 35 rutas examinadas. En anexo a la investigación, la demandante presentó un primer informe, el informe de York Aviation, con fecha de septiembre de 2007, que incluye un resumen de los datos utilizados para cada ruta afectada así como las críticas que formula sobre la manera en que fueron utilizados por la Comisión. Según la demandante, la refutación detallada del análisis ruta por ruta no habría sido posible sin sobrepasar el número de páginas máximo que, en principio, no debe sobrepasar una demanda ante el Tribunal. En anexo a la réplica, la demandante presentó un segundo informe preparado por York Aviation para ilustrar con más detalle sus alegaciones.

## b) Apreciación del Tribunal

321 En la demanda, la presentación del tercer motivo se articula en cinco puntos, que consisten, esencialmente, en la remisión a las alegaciones formuladas en el marco de los motivos primero y segundo y en una referencia general al primer informe de York Aviation, con fecha de septiembre de 2007. La demandante se limita a formular estas observaciones señalando que le era imposible responder al análisis ruta por ruta realizado por la Comisión habida cuenta de las Instrucciones prácticas a las partes, a tenor de las cuales el número máximo de páginas de la demanda se fija en 50 y únicamente podrá superarse en casos especialmente complejos desde el punto de vista jurídico o fáctico (véase el apartado 10 de las Instrucciones prácticas a las partes). La demandante sólo contestó de manera detallada al análisis ruta por ruta realizado por la Comisión en el apartado 7.9 de la Decisión impugnada respecto de cada uno de los 35 mercados afectados, en la fase de réplica. Sobre este punto, la demandante se refirió al segundo informe de York Aviation sin aportar la más mínima explicación sobre la presentación de dicho informe en ese momento del procedimiento.

322 De todo lo anterior resulta que, a pesar de que las alegaciones formuladas sobre esta cuestión son las mismas que ya se realizaron en el marco de los dos primeros motivos o que resultan del primer informe de York Aviation (en particular, las consideraciones de dicho informe que figuran bajo el título E, denominado «Análisis de la utilización de los datos por la Comisión ruta por ruta»), la demanda incluye una exposición sumaria del tercer motivo, con arreglo al artículo 44 del Reglamento de procedimiento. En la réplica se retoma y se desarrolla esta alegación a la luz de las observaciones realizadas sobre este punto por la Comisión en su escrito de contestación.

323 Según se pone de manifiesto en los apartados 329 y siguientes posteriores, las alegaciones de la demandante pretenden, en esencia, desvirtuar las afirmaciones realizadas por la Comisión en la Decisión impugnada en lo que respecta a la definición del mercado como mercado ruta por ruta [y no un mercado de aeropuerto a aeropuerto, como, por ejemplo, el que forma la ruta Dublín-Londres (Stansted) o la ruta

Dublín-Londres (Heathrow)], al peso que ha de concederse a los pasajeros en tránsito (como, por ejemplo, aquellos cuyo destino real es Nueva York en la ruta Dublín-Nueva York, vía Londres), a la toma en consideración del papel que desempeñan los pasajeros de negocios o aquellos para quienes el factor tiempo es importante y a la eventualidad de una entrada en el mercado de referencia para hacer la competencia a la entidad resultante de la concentración (con la importancia que pueda tener la notoriedad de las compañías de que se trata en Irlanda, la presencia de una base en uno de los puntos de dicha ruta o las particularidades de los aeropuertos de que se trata).

- <sup>324</sup> Estas alegaciones, formuladas sumariamente en la demanda y desarrolladas en el primer informe de York Aviation, de fecha de septiembre de 2007, así como en la réplica, forman parte de la apreciación general invocada en la demanda, según la cual la Comisión incurrió en errores en el marco de su análisis de la relación competitiva existente entre Ryanair y Aer Lingus y en el marco del examen de las eventuales entradas en los diferentes mercados tras la concentración.
- <sup>325</sup> En consecuencia, procede considerar que las alegaciones formuladas en la demanda en lo que respecta al tercer motivo responden a las exigencias del artículo 44 del Reglamento de Procedimiento y podían desarrollarse en la réplica habida cuenta, particularmente, de las indicaciones aportadas en el primer informe de York Aviation, de septiembre de 2007, presentado en anexo a la demanda.
- <sup>326</sup> Con carácter incidental, procede señalar que esta alegación es necesaria para que la demandante logre la anulación de la Decisión impugnada. En efecto, el análisis relativo a una determinada ruta puede por sí sólo justificar la Decisión de la Comisión de prohibir la operación a la luz del criterio recogido en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento de concentraciones. La creación de una posición dominante que pudiera obstaculizar de manera significativa la competencia efectiva en una de las rutas basta, por sí sola, para considerar que la operación es incompatible con el mercado común,



sin perjuicio del resultado del análisis de las eficiencias y de los compromisos realizado en el marco del examen de los motivos cuarto y quinto.

- 327 En lo que respecta al segundo informe de York Aviation, presentado para ilustrar con mayor detalle las alegaciones de la demandante, es preciso señalar que, tal como sostiene la Comisión, dicho informe fue presentado en apoyo de las alegaciones formuladas en la réplica como complemento de la demanda y del primer informe de York Aviation, sin que se haya motivado en modo alguno el retraso en la presentación de dicho informe relativo al contenido del análisis ruta por ruta realizado en la Decisión impugnada.
- 328 En consecuencia, con arreglo al artículo 48, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal no tendrá en cuenta el contenido del segundo informe de York Aviation en el marco de su apreciación de las alegaciones de las partes.

## 2. *Sobre el fondo*

### a) Sobre la ruta Dublín-Londres

#### Alegaciones de las partes

- 329 La demandante sostiene que, en la ruta Dublín-Londres, que supone alrededor del 30 % del mercado del transporte de viajeros entre Irlanda y los demás Estados miembros

de la Unión, con cerca de 320 rotaciones cada semana, de entre las cuales, 100 son realizadas por bmi, British Airways y CityJet, la Comisión no presentó ninguna prueba que permita considerar que dichos competidores no podían ejercer una presión competitiva sobre la entidad resultante de la concentración.

330 En lo que respecta a bmi quien, con un 10 al 20% de la cuota de mercado, es, según la Decisión impugnada, el principal competidor de Ryanair y Aer Lingus en la ruta Dublín-Londres, la demandante sostiene que la Comisión no explicó de qué modo el hecho de que dicha aerolínea sea capaz de proponer un tránsito a sus pasajeros en su plataforma de Heathrow es significativo (considerado 795 de la Decisión impugnada). En efecto, sostiene que al igual que los pasajeros de Aer Lingus, la mayoría de los de bmi no son pasajeros en tránsito. Asimismo, afirma que la Comisión no explicó de qué modo el hecho de que bmi proponga una clase económica y una clase preferente significa que no entraría en competencia con Aer Lingus, quien propone una única clase. Según la demandante, tal diferencia tiene, además, poca importancia en un vuelo tan breve y la Comisión no realizó ninguna comparación de las tarifas entre la clase económica de bmi y la clase única de Aer Lingus. Por otro lado, sostiene que el hecho de que Aer Lingus realice el doble de las rotaciones que efectúa bmi y transporte el doble de pasajeros, no tiene ninguna importancia, puesto que bmi puede servirse del gran número de franjas horarias de que dispone en el aeropuerto de Heathrow para utilizar en la ruta Dublín-Londres franjas que hasta ese momento se habían utilizado para rutas menos rentables.

331 En lo que respecta a British Airways, que realiza entre 26 y 27 rotaciones semanales con salida desde Dublín en dirección del aeropuerto de Gatwick, la demandante señala que la Comisión no examinó si los criterios que invoca y que son los mismos que los que mencionó en lo que respecta a bmi, eran importantes para los pasajeros de dicha ruta. Por otro lado, afirma que al considerar que British Airways es menos competitiva que Aer Lingus en la medida en que no opera en el mismo aeropuerto londinense (aeropuerto de Gatwick y no el de Heathrow), la Comisión se contradice, puesto que fue ella misma quien afirmó que los mercados pertinentes son de pares de ciudades.

- 332 En lo que respecta a CityJet, la demandante sostiene que el hecho de que esta compañía aérea utilice aparatos de menor tamaño debido a la escasa longitud de las pistas del aeropuerto de Londres-City, que sus aviones y los de Aer Lingus no podrían utilizar, no es pertinente para el análisis de la competencia. A su juicio, la cuestión que se plantea es más bien si la oferta de CityJet es suficientemente competitiva para constituir una alternativa en dicha ruta. Pues bien, en la medida en que tanto CityJet como Aer Lingus y Ryanair transportan un gran número de clientes de negocios, carece de importancia que tan sólo CityJet transporte una mayoría de pasajeros de negocios para quienes el factor tiempo reviste mayor importancia. En efecto, sostiene que la Comisión afirmó, en los considerandos 312 a 331 y 800 de la Decisión impugnada, que existía un mercado único para los pasajeros de las compañías aéreas, sin que pueda distinguirse en función de la importancia que reviste para los pasajeros el factor tiempo. A su juicio, puesto que CityJet, Ryanair y Aer Lingus transportan tanto pasajeros de negocios como de ocio, CityJet ejerce una presión competitiva en lo que respecta a dichos pasajeros.
- 333 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

### Apreciación del Tribunal

- 334 En la Decisión impugnada, la Comisión analizó los efectos de la concentración sobre la competencia en lo que respecta a la ruta Dublín-Londres (considerandos 791 a 810 de la Decisión impugnada). Llegó a la conclusión de que «la operación planificada obstaculizaría de forma perceptible la competencia efectiva debido a la creación de una posición dominante en [dicha ruta]» (considerando 810 de la Decisión impugnada).

- 335 La demandante se refiere en este punto igualmente a la argumentación formulada durante el procedimiento administrativo que fue desestimada en la Decisión impugnada. Esta argumentación, superficial y fragmentaria, no basta para desvirtuar el razonamiento realizado por la Comisión en la Decisión impugnada sobre la base de los resultados obtenidos durante el procedimiento administrativo.
- 336 En efecto, procede señalar que el primer elemento que se ha tomado en consideración en la Decisión impugnada se basa en la importancia de la cuota de mercado acumulada de las partes de la concentración, que en el verano de 2006 era del 79 %, si se tomaban en consideración todos los pasajeros, o del 81 %, si se excluía a los pasajeros en tránsito. Según la Comisión, la cuota de mercado acumulada basada en la capacidad de los aviones y no en el número de pasajeros transportados era del 76 % en el invierno 2006-2007 y del 79 % en el verano de 2007 (considerandos 792 a 794 de la Decisión impugnada). Tal como se indicó en la Decisión impugnada (nota a pie de página n° 802 de la Decisión impugnada), una cuota de mercado como ésta constituye por sí misma la prueba de una posición dominante en el mercado (véase, en este sentido en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, la sentencia General Electric/Comisión, citada en el apartado 41 *supra*, apartado 115; véase igualmente el apartado 17 de las Directrices).
- 337 Es preciso señalar que la demandante no formula alegaciones particulares sobre esta cuota de mercado. Las alegaciones anteriormente realizadas a este respecto en el marco del primer motivo ya han quedado desvirtuadas (véase el apartado 39 y siguientes anteriores). Por tanto, la alegación formulada en el marco del tercer motivo en lo que respecta a la ruta Dublín-Londres se inscribe necesariamente en un contexto competitivo en el que la realización de la operación permitiría al conjunto Ryanair-Aer Lingus poseer una cuota de mercado extremadamente elevada, de alrededor del 80 %. Pues bien, tal como pone de manifiesto la demandante, este mercado es particularmente significativo, puesto que representa por sí sólo un 30 % del mercado de transporte de viajeros entre Irlanda y los demás Estados miembros de la Unión (véase el apartado 329 anterior).

338 El segundo elemento que la Comisión toma en consideración en la Decisión impugnada se refiere al papel marginal que pueden desempeñar los tres competidores presentes en esta ruta. A su juicio, ninguno de estos competidores será capaz de compensar los efectos contrarios a la competencia resultantes de la desaparición de Aer Lingus, el competidor más cercano a Ryanair en los vuelos de la ruta Dublín-Londres.

339 En lo que respecta a bmi, quien, según los datos tomados en consideración, posee entre el 12 y el 16 % de cuota de mercado, la Comisión señaló que existían varias diferencias entre este transportista y Aer Lingus. bmi es un transportista en red que opera desde el aeropuerto de Londres-Heathrow, aunque la mayoría de sus pasajeros no están en tránsito en la ruta Dublín-Londres (su destino final es Londres y no otro lugar), y propone un servicio a bordo completo, con una clase económica y una clase preferente, mientras que Aer Lingus es un transportista de punto a punto que propone un servicio mínimo a bordo y una única clase (considerando 795 de la Decisión impugnada). Ciertamente, la Comisión señaló que Aer Lingus transportaba igualmente pasajeros en tránsito, con arreglo a su acuerdo de código compartido con British Airways, así como pasajeros de negocios o pasajeros para quienes el factor tiempo es importante (considerandos 795 y 799 de la Decisión impugnada), pero las estructuras de costes de dichas empresas son diferentes, ya que las de Aer Lingus son más próximas a las de Ryanair que a las de bmi.

340 La Comisión señaló igualmente que Aer Lingus transportaba el doble de pasajeros que bmi y que realizaba casi el doble de rotaciones semanales (considerando 795 de la Decisión impugnada). Pues bien, tal como puso de manifiesto la Comisión en la Decisión impugnada, en el marco de la apreciación de las barreras para el acceso, bmi no desea expandir sus actividades en el aeropuerto de Dublín, y por otro lado daría lugar a dificultades importantes debido a la situación del aeropuerto de Dublín o al riesgo de represalias (considerandos 760 y 764 de la Decisión impugnada).

- 341 Lo mismo sucede en el caso de los otros dos competidores presentes en el mercado, a saber, British Airways y CityJet. Según se desprende de la Decisión impugnada, estas compañías son menos cercanas a Ryanair que Aer Lingus (considerando 802 de la Decisión impugnada). British Airways es un transportista en red que ofrece prestaciones completas y CityJet es un transportista que ofrece vuelos destinados a la clientela de negocios hacia un aeropuerto situado cerca del centro de la ciudad de Londres. Estas particularidades alejan el modelo económico y la capacidad competitiva de estas empresas de las del conjunto Ryanair-Aer Lingus. Por otro lado, tanto British Airways como CityJet indicaron que el refuerzo de su presencia en el aeropuerto de Dublín no formaba parte de sus prioridades (considerando 748 de la Decisión impugnada, en lo que respecta a British Airways, y considerando 718 de la Decisión impugnada, en lo que respecta a CityJet).
- 342 Basándose en estas consideraciones la Comisión pudo concluir en la Decisión impugnada que los competidores actualmente presentes en el mercado, capaces de incrementar sus capacidades en el mismo, al igual que los competidores potenciales, que podrían entrar en él, no ejercerían una «presión competitiva suficiente» sobre la entidad resultante de la concentración (considerandos 804 a 809 de la Decisión impugnada). A este respecto, es preciso señalar que la demandante, quien se limita a reproducir el análisis realizado en la Decisión impugnada antes de llegar a la conclusión de que sería erróneo afirmar que dichos competidores no podrían ejercer una presión competitiva sobre la entidad resultante de la concentración (véase el apartado 329 anterior), no rebate el papel marginal de los tres competidores que se mencionan en la Decisión impugnada. No obstante esto no es lo que la Comisión afirmó en la Decisión impugnada. Indicó únicamente que los competidores actuales y potenciales no podrían ejercer una «presión competitiva suficiente» sobre dicha entidad.
- 343 En consecuencia, habida cuenta del hecho de que sus observaciones son superficiales y fragmentarias, la demandante no demuestra de manera suficiente en Derecho que el análisis de la Comisión carezca de fundamento en lo que respecta a la ruta Dublín-Londres. En efecto, la demandante se limita, en esencia, a sostener que la Comisión no presentó pruebas que permitan considerar que los tres competidores examinados

en la Decisión impugnada, los cuales representan alrededor del 20% de cuota de mercado, no podían ejercer una «presión competitiva» sobre la entidad resultante de la concentración, quien controlaría cerca del 80% de dicho mercado, siendo así que la Comisión expuso en la Decisión impugnada los motivos por los que dichos competidores no podían competir eficazmente con esta nueva entidad debido al modelo económico diferente, las barreras para el acceso y la extensión de la capacidad, así como sus otras prioridades de desarrollo.

b) Sobre las rutas Dublín-Birmingham, Dublín-Edimburgo, Dublín-Glasgow, Dublín-Manchester y Dublín-Newcastle

#### Alegaciones de las partes

- <sup>344</sup> La demandante afirma que la Comisión consideró que ella y Aer Lingus no se enfrentarían a presiones competitivas significativas por parte de otras compañías aéreas en las rutas Dublín-Birmingham, Dublín-Edimburgo, Dublín-Glasgow, Dublín-Manchester y Dublín-Newcastle, las cuales representan cerca de 3 millones de pasajeros al año. Sostiene que los motivos que se recogen en la Decisión impugnada son los siguientes: bien el modelo económico no es adecuado [como el de BA Connect, bmi, Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM, Lufthansa, Loganair, Luxair y CityJet (considerandos 816, 817, 835, 841 y 852 de la Decisión impugnada)], o el modelo económico es el mismo, pero la compañía aérea optó por poner fin a sus operaciones en la ruta en cuestión (como es el caso de MyTravelLite, Go Fly, Brymon Airways, posteriormente BA City Express y más tarde BA Connect, y Gill Airways (considerandos 812, 816, 821, 830 y 840 a 848 de la Decisión impugnada)], o bien la compañía aérea quedó «dolorosamente marcada por un encuentro anterior con Ryanair – y no con Aer

Lingus» [como es el caso de easyJet y bmibaby (considerandos 812, 816, 857, 862, 867, 878 y 880 de la Decisión impugnada)], o la compañía opera principalmente vuelos de clase preferente y su flota de aparatos es demasiado limitada (como en el caso de CityJet y Luxair (considerandos 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 y 882 de la Decisión impugnada)], o el aeropuerto de Dublín no forma parte de las preocupaciones estratégicas de la compañía aérea, a pesar de que dispone de aparatos con base en los aeropuertos adecuados del Reino Unido [como es el caso de BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 y Monarch (considerandos 825, 834, 843, 852 y 882 de la Decisión impugnada)], o la compañía no confirmó querer entrar en una determinada ruta [como BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch y Jet2 (considerandos 825, 834, 843, 852 y 882 de la Decisión impugnada)] o indicó expresamente a la Comisión que no deseaba entrar en una ruta en la que operase Ryanair [como es el caso de Aer Aerann (considerando 826 de la Decisión impugnada)], o bien se requeriría una entrada a gran escala o un incremento de la frecuencia de las operaciones existentes, pero, habida cuenta de la saturación de los aeropuertos, no es posible [en lo que respecta a CityJet (considerandos 815 a 817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 y 870 de la Decisión impugnada)] y/o requeriría inversiones considerables para promover la marca y comercializar sus vuelos en Irlanda [en lo que respecta a BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet y Monarch (considerandos 816, 825, 843 y 882 de la Decisión impugnada)].

<sup>345</sup> La demandante reprocha a la Comisión haber «actuado de manera incoherente» en su análisis relativo a estas rutas. Sostiene que, por un lado, cuando los competidores están presentes de manera significativa en un aeropuerto, la Comisión consideró que su presencia en dicho aeropuerto no era directamente pertinente para la apreciación de la competencia en las rutas en las que opera Ryanair (considerando 825 y nota a pie de página nº 864 de la Decisión impugnada). Afirma que la Comisión se negó igualmente a tener en cuenta la presencia de los competidores que explotan las bases o las plataformas en dichos aeropuertos al considerar que éstos no eran significativos para el análisis ruta por ruta puesto que de la investigación y de sus propias declaraciones resultaba invariablemente que les faltarían las capacidades o la motivación para



entrar en la ruta de que se trata (considerandos 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 y 882 de la Decisión impugnada). Por otro lado, alega que cuando la presencia combinada de Ryanair y Aer Lingus en un aeropuerto es significativa –como en Birmingham o Edimburgo– la Comisión afirmó que la situación era problemática a la luz de las barreras para el acceso, como la falta de bases para los competidores, la necesidad de «inversiones considerables en términos de notoriedad de marca y de marketing» cuando los transportistas no están instalados en un aeropuerto y la falta de franjas horarias disponibles durante las horas punta o el acceso limitado a las infraestructuras (plazas de estacionamiento con contacto) (considerandos 816, 817, 826, 843, 844 y 882 de la Decisión impugnada).

- <sup>346</sup> La Comisión apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## Apreciación del Tribunal

- <sup>347</sup> En la Decisión impugnada, la Comisión analizó los efectos de la concentración sobre la competencia en lo que respecta a diferentes rutas con salida desde Dublín y con destino a ciudades del Reino Unido distintas de Londres.

## — Sobre la ruta Dublín-Birmingham

- 348 En lo que respecta a la ruta Dublín-Birmingham (considerandos 811 a 819 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a crear un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta. La Comisión mencionó igualmente la tentativa infructuosa de MyTravelLite de entrar en el mercado en 2003-2004 y la falta de otras tentativas de este tipo desde entonces (considerando 815 de la Decisión impugnada), así como la retirada de bmibaby tras la entrada de Ryanair (considerandos 812 y 816 de la Decisión impugnada).
- 349 Asimismo, la Comisión expuso los motivos por los que los transportistas presentes en uno de los dos aeropuertos que prestan sus servicios en Birmingham (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmibaby, Monarch, Thomsonfly) no podrían ejercer una presión competitiva suficiente sobre la entidad resultante de la concentración entrando en la ruta Dublín-Birmingham tras la operación (considerando 816 de la Decisión impugnada). La demandante se refiere sin rebatirlos a los motivos invocados por la Comisión basados en la existencia de barreras para el acceso en el aeropuerto de Dublín o en las intenciones expresadas por dichos transportistas, para los cuales el mercado irlandés no es prioritario. A este respecto, procede considerar que estos motivos son, como tales, suficientes para justificar las conclusiones que la Comisión extrajo de los mismos en la Decisión impugnada.
- 350 Además, no puede alegarse, como hace la demandante, que la Comisión «actuó de manera incoherente» en el marco de su análisis al tener en cuenta de manera diferente, por un lado, la situación particular de Ryanair y de Aer Lingus en Dublín, y también en Birmingham en lo que respecta a Ryanair (considerando 816 de la Decisión impugnada), y por otro lado, la situación de las demás compañías en el aeropuerto de destino. En efecto, la alegación formulada por Ryanair en lo que respecta a la posibilidad de hacer la competencia a la entidad resultante de la concentración a partir de la base de que se dispone en el aeropuerto de destino fue examinada y refutada por la Comisión respecto de cada ruta examinada (véase el considerando 825 de la Decisión impugnada, en lo que respecta a la ruta Dublín-Edimburgo y la nota a pie de página n° 864 incluida bajo este último considerando, en el marco de la cual la

Comisión extiende esta conclusión a las demás rutas). Por tanto, procede desestimar la alegación de la demandante en lo que respecta a todas las rutas en las que Ryanair alega tal incoherencia.

<sup>351</sup> En lo que respecta a la situación particular de CityJet, que dispone de aparatos con base en Dublín y de aparatos estacionados durante la noche en Birmingham y que podría estar interesada en cubrir la ruta Dublín-Birmingham, en la que hay una importante clientela de negocios, la Comisión señaló que, para hacer la competencia a Ryanair y Aer Lingus, esta compañía debería proponer un servicio de alta frecuencia que cubriese todas las horas punta, lo que, a su juicio, es poco probable debido a los límites a que están sujetas las franjas horarias durante las horas punta en el aeropuerto de Dublín y a la falta de plazas de estacionamiento con contacto (considerando 817 de la Decisión impugnada). A este respecto, procede señalar que la demandante tampoco rebate estos motivos y que, como tales, son suficientes para demostrar las conclusiones que la Comisión extrajo de los mismos en la Decisión impugnada.

<sup>352</sup> Por último, la Comisión refutó en la Decisión impugnada la alegación formulada por Ryanair según la cual compañías aéreas sin aviones con base en Birmingham (Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM y Lufthansa) podrían estar interesadas en operar vuelos desde dicho destino hacia Dublín, desde donde operan vuelos igualmente hacia otros destinos, sin tener aviones basados en los mismos. Según la Comisión, entrar en una ruta sin disponer de una base en uno u otro extremo de la misma es, por regla general, menos eficaz y, por tanto, relativamente poco frecuente. Además, a su juicio, se trata de transportistas en red que proponen un servicio a bordo completo y es poco probable que ejerzan una presión significativa sobre la entidad resultante de la concentración (considerando 817 de la Decisión impugnada). A este respecto, procede señalar igualmente que la demandante no rebate estos motivos y que son, como tales, suficientes para demostrar las conclusiones que la Comisión extrae de los mismos en la Decisión impugnada.

## — Sobre la ruta Dublín-Edimburgo

- <sup>353</sup> En lo que respecta a la ruta Dublín-Edimburgo (considerandos 820 a 828 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a la creación de un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta. La Comisión mencionó igualmente el intento fallido de Go Fly de entrar en el mercado en 2001-2002 y la inexistencia de ningún otro intento de este tipo desde entonces. Por otro lado, precisó que esta ruta está muy saturada, con cinco rotaciones diarias realizadas por las partes de la concentración (considerando 824 de la Decisión impugnada).
- <sup>354</sup> Asimismo, la Comisión expuso los motivos por los que los transportistas que disponían de bases o plataformas en el aeropuerto de Edimburgo (BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair y Globespan) no podrían ejercer una presión competitiva suficiente sobre la entidad resultante de la concentración entrando en la ruta Dublín-Edimburgo tras la operación (considerando 825 de la Decisión impugnada). La demandante se refiere sin rebatirlos a los motivos invocados por la Comisión basados en la existencia de barreras para el acceso en el aeropuerto de Dublín o en las intenciones expresadas por dichos transportistas, para los cuales el mercado irlandés no es prioritario. A este respecto, procede considerar igualmente que estos motivos son, como tales, suficientes para justificar las conclusiones que la Comisión extrajo de los mismos en la Decisión impugnada.
- <sup>355</sup> En lo que respecta a la situación particular de CityJet, que dispone de aparatos con base en Dublín y de aparatos estacionados durante la noche en Edimburgo y que podría estar interesada en cubrir la ruta Dublín-Edimburgo, la cual goza de una importante clientela de negocios, la Comisión siguió el mismo razonamiento que el que desarrolló en lo que respecta a la ruta Dublín-Birmingham (considerando 826 de la Decisión impugnada). A este respecto, procede recordar que la demandante no rebatía este razonamiento, el cual se considera suficiente para justificar la conclusión que la Comisión extrajo del mismo en la Decisión impugnada.

## — Sobre las rutas Dublín-Glasgow, Dublín-Manchester y Dublín-Newcastle

<sup>356</sup> Las rutas Dublín-Glasgow y Dublín-Manchester se caracterizan por el cuasi-monopolio de que gozaría la entidad resultante de la concentración, mientras que la ruta Dublín-Newcastle daría lugar al monopolio del conjunto Ryanair-Aer Lingus. En lo que respecta a la ruta Dublín-Glasgow (considerandos 829 a 837 de la Decisión impugnada), el conjunto Ryanair-Aer Lingus representaría entre un 96 y un 99 % de cuota de mercado, con un único competidor, Loganair, que poseería entre un 1 y un 4 % de cuota de mercado y propone vuelos directos vía Londonderry (Go Fly entró en esta ruta en el 2001 antes de retirarse después de seis meses de explotación en 2002). En lo que respecta a la ruta Dublín-Manchester (considerandos 838 a 846 de la Decisión impugnada), el conjunto Ryanair-Aer Lingus representaría entre un 98 y un 99,6 % de la cuota de mercado, con un único competidor, Luxair, que posee entre un 0,4 y un 2 % de cuota de mercado y propone vuelos Luxemburgo-Dublín, vía Manchester. En lo que respecta a la ruta Dublín-Newcastle (considerandos 847 a 854 de la Decisión impugnada), el conjunto Ryanair-Aer Lingus representaría entre un 96 y un 99 % de cuota de mercado, con un único competidor, Loganair, que posee entre un 1 y un 4 % de cuota de mercado y propone vuelos indirectos vía Londonderry (Brymon Airways, posteriormente BA City Express y más tarde BA Connect, entró en dicha ruta en el 2001 antes de retirarse en el 2003 y Gill Airways entró en la misma en enero de 2001 antes de cesar sus actividades en septiembre de ese mismo año).

<sup>357</sup> La Comisión refutó igualmente en la Decisión impugnada las alegaciones invocadas por Ryanair sobre este punto durante el procedimiento administrativo en lo que respecta a los competidores potenciales que disponen de una base en el aeropuerto de destino o a CityJet (véase, *mutatis mutandis*, los apartados 352 y 355 anteriores). A este respecto, procede recordar que la demandante no desvirtúa el razonamiento de la Comisión, el cual se considera suficiente para justificar las conclusiones que se extraen del mismo en la Decisión impugnada.

## c) Sobre las rutas Shannon-Londres y Cork-Londres

## Alegaciones de las partes

- <sup>358</sup> La demandante sostiene que la Comisión modificó la extensión del mercado geográfico según sus necesidades. Alega que en su valoración de la competencia existente, la Comisión incluyó todos los aeropuertos de Londres en el mercado pertinente. Añade que, sin embargo, a la hora de valorar las entradas potenciales, la Comisión afirmó que los aeropuertos de Luton y Londres-City no podían sustituir a los de Heathrow, Gatwick o Stansted (considerandos 860 y 870 de la Decisión impugnada). Además considera que la Comisión incurrió en error al evaluar el grado de probabilidad de una entrada basándose en el número poco significativo de rotaciones realizadas actualmente por las compañías aéreas Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev y Air Southwest (considerando 873 de la Decisión impugnada).
- <sup>359</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## Apreciación del Tribunal

- <sup>360</sup> En lo que respecta a la ruta Shannon-Londres (considerandos 855 a 864 de la Decisión impugnada), el conjunto Ryanair-Aer Lingus representaría el 100 % de la cuota de mercado (easyJet se retiró del mercado en octubre de 2006 tras la llegada de Ryanair como reacción a la entrada de easyJet en las rutas Cork-Londres y Knock-Londres).

- 361 En lo que respecta a la ruta Cork-Londres (considerandos 865 a 876 de la Decisión impugnada), el conjunto Ryanair-Aer Lingus representaría el 100% de la cuota de mercado (easyJet se retiró del mercado en octubre de 2006, bmibaby se retiró en enero de 2005 de dicha ruta en la que operaba desde marzo 2004 y City Flyer Express tan sólo propuso esta ruta desde octubre de 2001).
- 362 Sobre este punto, la Comisión refutó igualmente en la Decisión impugnada la alegación formulada por Ryanair durante el procedimiento administrativo en lo que respecta a los competidores potenciales que disponen de una base en el aeropuerto de destino. Este razonamiento, que se basa en la fuerte presencia de las partes de la concentración en Irlanda y en las particularidades de determinados aeropuertos londinenses no queda desvirtuada por las alegaciones de la demandante. En efecto, en contra de lo que sostiene esta última, la sustituibilidad de los aeropuertos londinenses en lo que respecta a la demanda no significa que sus particularidades no puedan tenerse en cuenta desde el punto de vista de la oferta a la hora de apreciar la capacidad de un transportista de establecerse en un destino. Por tanto, el razonamiento formulado por la Comisión en la Decisión impugnada no es contradictorio sobre este punto.
- 363 La Comisión también consideró acertadamente que los transportistas que podrían entrar en estas rutas explotando una «ruta en W» sin base en uno u otro destino (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev y Air Southwest) no podrían competir eficazmente con la entidad resultante de la concentración.
- 364 En consecuencia, las alegaciones de la demandante no desvirtúan las conclusiones según las cuales la operación prevista obstaculizaría considerablemente la competencia efectiva debido a la creación de una posición dominante en las rutas de Shannon-Londres y Cork-Londres.

d) Sobre las rutas Dublín-Fráncfort, Dublín-París, Dublín-Madrid, Dublín-Bruselas, Dublín-Berlín y Dublín-Hamburgo (Lübeck)

### Alegaciones de las partes

<sup>365</sup> La demandante reprocha a la Comisión haber excluido de su análisis a las siguientes compañías: Lufthansa, en lo que respecta a las rutas Dublín-Berlín, Dublín-Fráncfort y Dublín-Hamburgo (Lübeck), debido a que los pasajeros de punto a punto tan sólo representaban una pequeña parte de la actividades de esta compañía (considerados 913, 951 y 962 de la Decisión impugnada); CityJet, en lo que respecta a la ruta Dublín-París, debido a que se dirigía especialmente a una clientela de negocios más rentable (considerando 1017 de la Decisión impugnada); Iberia, por lo que se refiere a la ruta Dublín-Madrid, debido a que su modelo económico se basa en actividades en red con un servicio a bordo completo (considerando 984 de la Decisión impugnada); Brussels Airlines, KLM, así como VLM, Transavia y Airlinair en lo que respecta a la ruta Dublín-Bruselas (considerando 936 de la Decisión impugnada). Según la demandante, la afirmación de la Comisión de que estos transportistas no podrían responder de manera efectiva a un incremento de precios por parte de la entidad resultante de la concentración «no es creíble», en particular porque ya operan en las rutas afectadas.

<sup>366</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.



## Apreciación del Tribunal

<sup>367</sup> A pesar de que el razonamiento de la Comisión para examinar cada ruta es muy similar, cada una de ellas presenta una cierta particularidad que ha de recordarse, en particular en lo que respecta a los competidores o a las compañías aéreas que pueden entrar en estos mercados para competir con la entidad resultante de la concentración.

## — Sobre las rutas Dublín-Berlín y Dublín-Hamburgo (Lübeck)

<sup>368</sup> En lo que respecta a la ruta Dublín-Berlín (considerandos 908 a 915 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a la creación de un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta. La Comisión mencionó igualmente la presencia en este mercado de Lufthansa, quien se retiró del mismo en octubre de 2000. Recordó que existían barreras para el acceso resultantes de la saturación del aeropuerto de Dublín, a pesar de que en este caso eran menos pronunciadas debido al número limitado de frecuencias y a la proporción menos importante que en otras rutas de pasajeros para quienes el factor tiempo es importante.

<sup>369</sup> En lo que respecta a la ruta Dublín-Hamburgo (Lübeck) (considerandos 956 a 964 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a la creación de un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta. La Comisión mencionó igualmente la presencia en este mercado de Lufthansa, quien se retiró del mismo en octubre de 2000, y la de Hapag-Lloyd Executive, que entró en el mismo en abril de 2004 para salir en enero de 2006. Recordó que existían barreras para el acceso resultantes de la saturación del aeropuerto de Dublín, a pesar de que en este caso eran menos

pronunciadas debido al número limitado de frecuencias y a la proporción menos importante que en otras rutas de pasajeros para quienes el factor tiempo es importante.

370 Asimismo, la Comisión expuso los motivos por los que los transportistas que disponen de una base en Berlín (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) o en Hamburgo-Lübeck (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings) no podrían ejercer una presión competitiva suficiente sobre la entidad resultante de la concentración entrando en las rutas Dublín-Berlín o Dublín-Hamburgo (Lübeck) tras la operación (considerandos 913 y 962 de la Decisión impugnada). A este respecto, la demandante se limita a indicar que, en lo que respecta a Lufthansa, la afirmación de la Comisión de que dicha compañía no podría responder de manera efectiva a un incremento de precios por parte de la entidad resultante de la concentración «no es creíble» (véase el apartado 365 anterior). No obstante, es preciso señalar que la Comisión expuso sobre este punto varios motivos perfectamente creíbles. En efecto, afirmó, por un lado, que Lufthansa era un transportista en red tradicional que explotaba un sistema de estrella diferente de los modelos punto a punto y a las prestaciones mínimas de Ryanair y Aer Lingus, y por otro lado, que, habida cuenta de su retirada del mercado en el 2000 (siendo así que no existía ningún otro competidor en aquella época) es probable que Lufthansa ya no estuviese dispuesta a entrar en estos mercados ante una nueva entidad poderosa cuya estructura de costes no es la misma.

— Sobre la ruta Dublín-Bruselas

371 En lo que respecta a la ruta Dublín-Bruselas (considerandos 931 a 938 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a la creación de un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta. La Comisión mencionó igualmente la presencia en este mercado de Sabena (actualmente Brussels Airlines), que se retiró del mismo en noviembre de 2001. Recordó que existían barreras para

el acceso resultantes de la saturación del aeropuerto de Dublín y del carácter muy concurrido de esta ruta.

372 Asimismo, la Comisión expuso los motivos por los que los transportistas que disponen de una base en Bruselas (Brussels Airlines, KLM y VLM) o en Eindhoven en los Países Bajos (Transavia y Airlinair), que no se considera un aeropuerto sustituto del de Bruselas, no podrían ejercer una presión competitiva suficiente sobre la entidad resultante de la concentración entrando en la ruta Dublín-Bruselas (considerando 936 de la Decisión impugnada). A este respecto, la demandante se limita a indicar que la afirmación de la Comisión de que dichas compañías no podrían responder de manera efectiva a un incremento de precios por parte de la entidad resultante de la concentración «no es creíble» (véase el apartado 365 anterior). No obstante, es preciso señalar que la Comisión expuso sobre este punto varios motivos perfectamente creíbles. En efecto, afirmó que Brussels Airlines y KLM eran principalmente transportistas en red que ofrecían un servicio completo a bordo cuyo modelo económico difería del de Ryanair y Aer Lingus, que VLM fidelizaba esencialmente a su clientela de negocios utilizando aparatos más pequeños que permiten aterrizar en el aeropuerto de Londres-City, y que Transavia y Airlinair operaban en Eindhoven y no en Bruselas.

— Sobre la ruta Dublín-Fráncfort

373 En lo que respecta a la ruta Dublín-Fráncfort (considerandos 948 a 955 de la Decisión impugnada), las partes de la concentración representaban una capacidad del 59 al 87 % de cuota de mercado acumulada durante el verano del 2006, según se tengan en cuenta a los pasajeros en tránsito o no. Así, la cuota de mercado del competidor Lufthansa oscilaba entre 13 y 41 % teniendo en cuenta los pasajeros en tránsito.

374 A este respecto, procede señalar que la Comisión expuso en la Decisión impugnada los motivos por los que Lufthansa no podría hacer la competencia eficazmente a la entidad resultante de la concentración en este mercado. En efecto, en la Decisión impugnada, la Comisión señaló que el modelo económico de Lufthansa se distinguía claramente de los de Aer Lingus y Ryanair. Además, afirmó que Lufthansa explotaba un servicio de alta frecuencia cuyos horarios se adaptaban a las olas de llegada y salida del aeropuerto de Francfort. La Comisión afirmó igualmente que de los resultados de la investigación realizada en relación con los clientes resultaba que la mayoría de los clientes de Aer Lingus o Ryanair habían considerado a la otra compañía como sustituto para un vuelo Dublín-Francfort en lugar de Lufthansa. Por tanto, la demandante no puede sostener que la Comisión excluyó a Lufthansa de su análisis simple y llanamente debido a que los pasajeros de punto a punto suponen únicamente una pequeña parte de las actividades de esta compañía (véase el apartado 365 anterior).

#### — Sobre las rutas Dublín-Madrid y Dublín-París

375 En lo que respecta a la ruta Dublín-Madrid (considerandos 981 a 989 de la Decisión impugnada), las partes de la concentración representaban una capacidad del 65 al 75 % de cuota de mercado acumulada durante el verano del 2007, según se tenga en cuenta a los pasajeros en tránsito o no. Así, la cuota de mercado del competidor Iberia oscilaba entre el 25 y 34 %, teniendo en cuenta a los pasajeros en tránsito. La Comisión mencionó igualmente la presencia en dicho mercado de Spanair, quien se retiró del mismo en octubre de 2006. Además, recordó que existían barreras para el acceso resultantes de la saturación del aeropuerto de Dublín, a pesar de que en este caso eran menos pronunciadas debido a que no se trata de una ruta con una frecuencia elevada.

376 Por lo que se refiere a la ruta Dublín-París (considerandos 1014 a 1021 de la Decisión impugnada), las partes de la concentración representaban entre un 61 y un 80 % de cuota de mercado acumulada durante el verano del 2006, según se tenga en cuenta a los pasajeros en tránsito o no. Así, la cuota de mercado del competidor CityJet

oscilaba entre el 20 y el 39 %, teniendo en cuenta a los pasajeros en tránsito. Durante los últimos años no había entrado ningún transportista en dicho mercado.

377 A este respecto, es preciso señalar que la Comisión expuso en la Decisión impugnada los motivos por los que Iberia, en lo que respecta a la ruta Dublín-Madrid (considerando 984 de la Decisión impugnada), y CityJet, en lo que respecta a la ruta Dublín-París (considerando 1017 de la Decisión impugnada), no podrían competir de manera efectiva con la entidad resultante de la concentración. En efecto, la Comisión señaló que Iberia no podía considerarse un competidor próximo de las partes de la concentración debido a su modelo económico basado en actividades en red y en un servicio a bordo completo dirigido a un número significativo de pasajeros en tránsito en dicha ruta. Por otro lado, la Comisión señaló que CityJet tenía como objetivo principal alimentar los vuelos de medio y largo recorrido de Air France con salida desde el aeropuerto Roissy-Charles-de-Gaulle. La demandante no niega este razonamiento como tal, critica únicamente la credibilidad sin aportar mayores precisiones. Por tanto, la demandante no puede alegar que la Comisión excluyó simple y llanamente estas dos compañías de su análisis (véase el apartado 365 anterior).

e) Sobre las rutas Dublín-Milán y Dublín-Roma

#### Alegaciones de las partes

378 La demandante sostiene que la Comisión incurrió en error al descartar a Alitalia como competidor potencial de la entidad resultante de la concentración debido a su

reciente retirada de las rutas Dublín-Roma y Dublín-Milán así como a sus dificultades financieras (considerandos 1011 y 1041 de la Decisión impugnada). Asimismo, considera que la Comisión incurrió en error al descartar la existencia de una amenaza competitiva por parte de dicho transportista en red que ofrece un servicio completo a bordo. Afirma que, en efecto, la Comisión no aportó ningún elemento que probase que Alitalia no podría fácilmente proponer de nuevo vuelos con destino a Dublín en el supuesto de un incremento de precios por parte de la entidad resultante de la concentración, siendo así que Alitalia posee numerosos aviones con base en Roma y en Milán.

- 379 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

### Apreciación del Tribunal

- 380 En lo que respecta a la ruta Dublín-Milán (considerandos 1006 a 1013 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a la creación de un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta (para el verano del 2007 se preveía una cuota de mercado acumulada del 100%). La Comisión mencionó igualmente la presencia en este mercado de Alitalia, que se retiró del mismo en octubre del 2006, varios meses después de la entrada de Ryanair en esta ruta. Recordó que existían barreras para el acceso resultantes de la saturación del aeropuerto de Dublín durante las horas punta.

- 381 Por lo que se refiere la ruta Dublín-Roma (considerandos 1036 a 1043 de la Decisión impugnada), la realización de la operación llevaría a la creación de un monopolio que eliminaría toda la competencia existente en dicha ruta (para el verano del 2007 se preveía una cuota de mercado acumulada del 100%). La Comisión mencionó igualmente la presencia en este mercado de Alitalia, que se retiró del mismo en octubre del 2005,

antes de entrar de nuevo brevemente durante el verano de 2006. Recordó que existían barreras para el acceso resultantes de la saturación del aeropuerto de Dublín durante las horas punta y del desarrollo de dicha ruta.

382 Asimismo, la Comisión expuso los motivos por los cuales los transportistas que disponen de una base en Milán o Roma (Alitalia, Air One, easyJet y MyAir) no podrían ejercer una presión competitiva suficiente sobre la entidad resultante de la concentración entrando en las rutas Dublín-Milán y Dublín-Roma (considerandos 1011 y 1041 de la Decisión impugnada). A este respecto, la demandante se limita a indicar que la Comisión incurrió en error al considerar que Alitalia no podría hacer la competencia de manera efectiva a la entidad resultante de la concentración debido a sus dificultades financieras y a su modelo económico de compañía que ofrece un servicio completo a bordo. No obstante, es preciso señalar que estos motivos permiten justificar la conclusión que la Comisión extrajo de los mismos en la Decisión impugnada.

383 De todo lo anterior resulta que las alegaciones formuladas por la demandante en lo que respecta a varias rutas analizadas en la Decisión impugnada no desvirtúan la conclusión de la Comisión según la cual la realización de la operación obstaculizaría considerablemente la competencia efectiva debido a la creación de una posición dominante.

384 Además, procede señalar que las posiciones dominantes a que daría lugar la concentración planeada son bien monopolísticas, bien cuasi-monopolísticas o muy importantes y bastan, como tales, para confirmar en esta fase del análisis la conclusión que alcanzó la Comisión, según la cual debe declararse la incompatibilidad de la concentración con el mercado común.

385 En consecuencia, procede considerar que, sin perjuicio del resultado del análisis de las eficiencias y de los compromisos realizados en el marco del examen de los motivos cuarto y quinto, la Comisión declaró acertadamente que la concentración planeada era incompatible con el mercado común.

*D. Sobre el cuarto motivo relativo a la apreciación de las eficiencias invocadas*

386 Con carácter preliminar, procede señalar que a tenor del considerando 29 del Reglamento de concentraciones:

«Para determinar la repercusión de una concentración sobre la competencia en el mercado común, conviene tener en cuenta las posibles eficiencias invocadas y motivadas por las empresas afectadas. Es posible que las eficiencias derivadas de la concentración contrarresten los efectos sobre la competencia y, en particular, el perjuicio potencial para los consumidores que en caso contrario podría resultar de la concentración, y que, como consecuencia de ello, ésta no obstaculice de forma significativa la competencia efectiva, particularmente a consecuencia de la creación o el refuerzo de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo. La Comisión debe publicar unas directrices relativas a las condiciones en las que podrá tomar en consideración las eficiencias en el análisis de una concentración.»

387 Las directrices de la Comisión mencionadas en el considerando 29 del Reglamento de concentraciones están recogidas en los apartados 76 a 88 de las Directrices. Así, el apartado 78 de las Directrices dispone que para que la Comisión pueda tener en cuenta las eficiencias invocadas en su evaluación de la concentración y llegar a la conclusión de que, gracias a las mismas, no hay motivos para declarar la concentración incompatible con el mercado común, las eficiencias deben beneficiar a los consumidores, tener un carácter inherente a la concentración y ser verificables. Estas



condiciones son acumulativas y se examinarán, a continuación, según el orden adoptado por la Comisión en la Decisión impugnada.

388 El análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada, el cual es pertinente en el marco de la apreciación del presente motivo, se articula alrededor de las etapas siguientes. En primer lugar, la Comisión expuso la alegación formulada por Ryanair durante el procedimiento administrativo según la cual la concentración no suponía ningún riesgo para la competencia debido a las eficiencias resultantes de la aplicación a Aer Lingus del modelo económico de bajo coste de Ryanair. A juicio de ésta, dichas eficiencias resultan de las economías de escala realizadas a nivel de los costes de personal, de los gastos resultantes de la propiedad de los aparatos, de los gastos de mantenimiento, de los gastos de aeropuertos, de los costes de explotación en tierra y de los costes de distribución. Según Ryanair, a falta de la concentración, esas eficiencias no podrían obtenerse mediante otra operación, ni individualmente por ambas compañías. Afirma que estas eficiencias se trasladan a los consumidores en términos de reducción del precio de los billetes, incremento de la frecuencia de los vuelos y del número de rutas, así como en términos de mejora de los productos y del servicio, sin afectar a la calidad del servicio de Aer Lingus (apartado 7.10.2 de la Decisión impugnada). El análisis de Aer Lingus se recoge igualmente en la Decisión impugnada (apartado 7.10.3 de la Decisión impugnada).

389 En segundo lugar, la Comisión señaló que de los principios recogidos en el considerando 29 del Reglamento de concentraciones y en las Directrices resulta que, para poder contrarrestar los efectos negativos de una concentración sobre los consumidores, las eficiencias resultantes deben ser verificables (es decir, justificadas, cuantificadas y apoyadas por estudios y documentos internos, si fuese necesario), capaces de beneficiar a los consumidores y no poder obtenerse en la misma medida mediante medios menos restrictivos de la competencia que la concentración prevista (eficiencias inherentes a la concentración). Estos tres requisitos (carácter verificable, beneficio para los consumidores y carácter inherente a la concentración) son acumulativos (apartados 7.10.1 y 7.10.4 de la Decisión impugnada).

390 En tercer lugar, la Comisión consideró que las eficiencias alegadas por Ryanair no eran verificables, puesto que se basaban esencialmente en la afirmación general según la cual Ryanair podría aplicar a Aer Lingus su modelo económico, y en particular, los niveles de costes que se derivan del mismo, sin tener suficientemente en cuenta la compensación de las pérdidas en términos de los productos y los ingresos. Varias afirmaciones de Ryanair relativas a las eficiencias se basan igualmente en presunciones que no pueden verificarse de manera independiente (apartado 7.10.4.2 de la Decisión impugnada). La Decisión impugnada contiene igualmente una evaluación de la especificidad de la concentración (apartado 7.10.4.3 de la Decisión impugnada) y de los beneficios para los clientes (apartado 7.10.4.4 de la Decisión impugnada).

391 La Comisión concluyó en el considerando 1151 de la Decisión impugnada que las eficiencias alegadas por Ryanair no eran suficientemente verificables y no eran inherentes a la concentración. Según la Comisión, suponiendo que se cumpliesen ambos requisitos, estas eficiencias habrían repercutido sobre los costes fijos de Aer Lingus (explotación de los aparatos), lo que permite pensar que probablemente los clientes no se beneficiarían de las mismas. Por último, la Comisión se refirió al apartado 84 de las Directrices, a cuyo tenor «es altamente improbable que una concentración que conduzca a una posición de mercado próxima al monopolio o a un grado similar de poder de mercado pueda declararse compatible con el mercado común invocando unos aumentos de eficiencia suficientes para contrarrestar sus potenciales efectos anticompetitivos».

392 En esencia, la demandante critica este aspecto de la Decisión impugnada alegando que, a pesar de sus eventuales efectos contrarios a la competencia, la operación de concentración generaría eficiencias. A su juicio, estas eficiencias son verificables, inherentes a la concentración y se trasladarán a los consumidores. En consecuencia, considera que concurrían los requisitos establecidos en los apartados 76 y siguientes de las Directrices y la Comisión debería haber declarado que la operación era compatible con el mercado común. Por lo general, la demandante reprocha a la Comisión haber descartado los elementos concretos que había presentado y haberse basado en las «conjeturas» presentadas por Aer Lingus. Pues bien, a su juicio, no sólo Ryanair

es una referencia en lo que respecta a la obtención de eficiencias, sino que además Aer Lingus no podía disponer de información sobre las economías referentes a los costes realizadas por Ryanair y era conveniente para Aer Lingus subestimar las eficiencias resultantes de la concentración para defenderse contra la oferta de Ryanair y no admitir su propia ineficacia. La demandante reprocha igualmente a la Comisión haber aplicado un «criterio erróneo y no razonable» en cuanto a la dimensión de las eficiencias de la que debería haber aportado la prueba con arreglo al apartado 84 de las Directrices, las cuales establecen una presunción negativa en contra de los efectos de las eficiencias en una posición cercana al monopolio. En el caso de autos, Ryanair sostiene que la concentración prevista no creará un monopolio.

<sup>393</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus, señala que, en la medida en que la operación de concentración llevaría a una posición cercana al monopolio, es altamente improbable que pueda declararse que es compatible con el mercado común debido a que las eficiencias generadas contrarrestarían sus efectos contrarios a la competencia. En todo caso, considera que no se cumple ninguno de los tres criterios que han de examinarse: a su juicio, las eficiencias alegadas por Ryanair no son verificables, inherentes a la concentración, ni se trasladan a los consumidores.

### 1. *Sobre el carácter verificable de las eficiencias alegadas*

#### a) Alegaciones de las partes

<sup>394</sup> En primer lugar, la demandante niega la observación de la Comisión según la cual sus afirmaciones sobre las eficiencias se basan en elementos muy hipotéticos

(considerando 1133 de la Decisión impugnada). Afirma que aportó a la Comisión «cálculos muy detallados» sobre la base de la experiencia adquirida durante quince años de actividades comerciales en Europa y la utilización de más de 130 aviones en más de 500 rutas. Añade que Ryanair es quien mejor está situada para aportar «cálculos rigurosos, fiables y verificables», a diferencia de la Comisión, quien, a su juicio, carece de experiencia en la materia, y de Aer Lingus, que no es un modelo de eficiencia. Añade que, suponiendo que estos cálculos incluyan un margen de error, el resultado, a saber, unas eficiencias que ascienden a 221,7 millones de euros, no puede descartarse simple y llanamente. La demandante critica igualmente la exigencia recogida en el considerando 1133 de la Decisión impugnada, según la cual debería haber aportado documentos anteriores a la concentración que evaluaran de manera objetiva e independiente la amplitud de las eficiencias. En efecto, según la demandante, las eficiencias existen independientemente de su consignación por escrito antes o después del anuncio de la concentración. A su juicio, es imposible satisfacer tal exigencia, puesto que normalmente los autores de la OPA sólo podrán tener acceso a la contabilidad de la sociedad que se pretende adquirir tras el anuncio de la misma.

<sup>395</sup> En segundo lugar, la demandante señala que, para alegar que las eficiencias no se pueden verificar, la Comisión sostiene que implican que debería poder transferir «enteramente» su modelo económico a Aer Lingus sin degradar determinadas características del producto. Así, sostiene que la Comisión reconoce la existencia de una diferencia entre el modelo económico de Ryanair y el de Aer Lingus. Según la demandante, está afirmación resulta, sin embargo, de una equivocación, puesto que Ryanair no tiene la intención de transferir «enteramente» su modelo económico a Aer Lingus, sino únicamente mantener un servicio diferenciado a la vez que consolida la posición de Aer Lingus en términos de eficiencias y reducción de costes.

<sup>396</sup> En tercer lugar, la demandante sostiene que la referencia que se hace en el considerando 1134 de la Decisión impugnada a su adquisición de Buzz no está de acuerdo con la tesis de la Comisión. En efecto, a su juicio, la flota de Aer Lingus es mucho mayor que la de Buzz y, por tanto, las economías realizadas en lo que respecta al carburante, al mantenimiento y a las sustituciones son mucho mayores, no inferiores a los que

permitiría la referida adquisición. Añade que, como hizo con Buzz, Ryanair podrían reemplazar los aviones de que se trata y negociar mejores condiciones de alquiler que las que actualmente acepta Aer Lingus.

<sup>397</sup> En cuarto lugar, la demandante recuerda que se comprometió irrevocablemente, en el marco de la OPA, a reducir los precios de Aer Lingus, a eliminar los suplementos relativos al carburante en una cuantía precisa, a mantener las frecuencias y a mejorar el servicio. Afirma que la existencia de eficiencias le habría permitido satisfacer estos compromisos a la vez que garantizaba su rentabilidad. Por tanto, considera que la Comisión no puede afirmar, en el considerando 1135 de la Decisión impugnada, que no disponía de ningún dato verificable que demostrase que podían realizarse eficiencias en lo que respecta a los tres puntos esenciales para los consumidores, a saber, el precio de los billetes, la frecuencia de los vuelos y la calidad de los servicios en cada ruta.

<sup>398</sup> En quinto lugar, la demandante insiste sobre la capacidad de la entidad resultante de la concentración para realizar economías en materia de publicidad debido a un superior poder de compra en toda la red que se abarcaría tras la operación.

<sup>399</sup> En sexto lugar, la demandante reprocha a la Comisión no haber reconocido el interés que suponía para ella la posibilidad de utilizar sus opciones que le permitían comprar o alquilar aviones Boeing 737 para reemplazar aquellos alquilados a un coste muy alto por Aer Lingus. Afirma que la Comisión consideró que se trataba de una «simple cesión de alquiler» (considerando 1137 de la Decisión impugnada). Según la demandante, si no se produjese la concentración, no sería necesario para el funcionamiento de Ryanair que ejercitase todas estas opciones. En consecuencia, afirma que si las ejercita a favor de Aer Lingus, Ryanair no soportará ningún «coste de oportunidad». A su juicio, la Comisión no demostró que las condiciones de los contratos celebrados con Boeing permitiesen a Ryanair ejercitar estas «opciones no deseadas» y reventar los aviones en el mercado libre, ni que Ryanair fuese a optar efectivamente por

ejercitar estas opciones para así competir con Boeing en el mercado de los aviones nuevos. Sostiene que tal comportamiento no es «realista ni comercialmente razonable». Considera igualmente que la Comisión incurrió en error al declarar, en el apartado 1138 de la Decisión impugnada, que los cálculos realizados por Ryanair en lo que respecta a los costes resultantes de la propiedad de los aparatos eran «particularmente optimistas», ignorando así la experiencia de Ryanair en este ámbito.

400 En séptimo lugar, la demandante señala que la Comisión incurrió en error al «presumir», en el considerando 1139 de la Decisión impugnada, que algunas de las economías previstas en materia de tasas aeroportuarias requerían el traspaso de los vuelos de Aer Lingus desde los aeropuertos principales con costes muy elevados a aeropuertos secundarios con costes reducidos. Afirma que, en efecto, Ryanair demostró que las economías potenciales en lo que respecta a las tasas aeroportuarias no se basaban en una reducción de los costes del aeropuerto de Dublín o en una modificación de los aeropuertos de destino de Aer Lingus. A su juicio, la lógica de la concentración consiste en explotar los aviones de Aer Lingus en los aeropuertos principales. Añade que, en contra de las afirmaciones de Aer Lingus, recogidas en el considerando 1118 de la Decisión impugnada, Ryanair realiza tiempos de rotación de 25 minutos en el aeropuerto de Dublín, siendo así que se trata de un aeropuerto principal, mientras que Aer Lingus opera sobre la base de tiempos de rotación de 40 a 55 minutos. Según la demandante, estos tiempos son los mismos que se realizan en aeropuertos saturados, como el de Birmingham o Manchester (véase la nota de York Aviation, de 19 de enero de 2007, relativa a las eficiencias resultantes de las rotaciones).

401 En octavo lugar, la demandante sostiene que la Comisión malinterpretó el Derecho societario irlandés, ya que en virtud de dicha normativa, Ryanair controlará Aer Lingus desde el momento en que adquiera el 50 % de las acciones de la misma. Por tanto, considera que el «carácter hostil» de la toma de control, mencionado en el considerando 1140 de la Decisión impugnada, carece de pertinencia y la Comisión incurrió en error al suponer que la integración de ambas empresas sería más difícil si Ryanair controlase menos del 100 % de las acciones de Aer Lingus.

402 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

403 En la Decisión impugnada, la Comisión señaló que las eficiencias alegadas por Ryanair no eran verificables, puesto que se basaban esencialmente en la afirmación general según la cual Ryanair podría aplicar a Aer Lingus su modelo económico, y, más concretamente, los niveles de costes que se asocian al mismo, sin tener en cuenta en su justa medida una disminución compensatoria en las características del producto y en los ingresos. La Comisión consideró igualmente que varias de las eficiencias invocadas por Ryanair se basaban en suposiciones muy aventuradas que no podían verificarse independiente (apartado 7.10.4.2 de la Decisión impugnada).

404 Por tanto, según la Comisión, no concurre el requisito relativo al carácter verificable de las eficiencias establecido en las Directrices, lo que la demandante niega mediante ocho alegaciones al respecto.

405 En lo que respecta, en primer lugar, a las apreciaciones realizadas por la Comisión en la Decisión impugnada relativas a los datos aportados por Ryanair (considerando 1133 de la Decisión impugnada; véase el apartado 396 anterior), es preciso, con carácter preliminar, recordar que la Comisión consideró que «varias de las eficiencias invocadas por Ryanair se basa[ba]n en suposiciones muy aventuradas que no pueden

verificarse independientemente». La Comisión señaló igualmente en la Decisión impugnada que «no pare[cía] existir ningún documento anterior a la concentración que evalúe de manera objetiva e independiente la extensión de las eficiencias generadas por la adquisición de Aer Lingus». En este contexto, la Comisión indicó que «conside[raba] esencial la presentación de dichos documentos para mostrar por un lado, que el modelo económico de Ryanair es diferente, único y superior al de Aer Lingus, y, por otro lado, que su estructura de costes podría reproducirse con éxito en Aer Lingus tras la concentración». Tales indicaciones pueden comprenderse en el sentido de que podría solicitarse a la parte notificante que aportase datos que respondan a la referida definición de los documentos cuya presentación es considerada «esencial» por la Comisión.

<sup>406</sup> No obstante, del apartado 86 de las Directrices resulta que para que la Comisión pueda tener una seguridad razonable de que las eficiencias se materializarán, éstas tienen que ser «verificables» y han de ser suficientemente sustanciales como para compensar el perjuicio potencial que una concentración pueda ocasionar a los consumidores. El mismo apartado de las Directrices indica que cuanto más «precisa y convincente» sea la eficiencia alegada, más fácil será su evaluación por la Comisión. A este respecto precisa que, en la medida de lo posible deberán «cuantificarse» las eficiencias y los beneficios resultantes para los consumidores y que, cuando no estén disponibles los datos necesarios para realizar un análisis cuantitativo exacto, debe ser posible prever un impacto positivo «manifiesto -no marginal-» en los consumidores. Por tanto, el requisito relativo al carácter verificable de las eficiencias no exige que la parte notificante aporte datos capaces de ser verificados de manera independiente por un tercero o documentos anteriores a la concentración que permitan evaluar de manera objetiva e independiente la amplitud de las eficiencias generadas por la adquisición.



407 Esta interpretación se ve corroborada por la lectura del apartado 87 de las Directrices según el cual la mayor parte de la información que necesita la Comisión para evaluar las eficiencias obra exclusivamente en poder de las partes de la concentración, y corresponde, pues, a las partes notificantes presentar con la debida antelación toda la información necesaria.

408 Asimismo, la enumeración no limitativa de las pruebas útiles para la apreciación de las eficiencias que figura en el apartado 88 de las Directrices incluye pruebas de diferente naturaleza, sin que se destaque la necesidad de que puedan ser objeto de una verificación independiente o que sean anteriores a la concentración. Esta enumeración se refiere, en particular, a los documentos internos utilizados por los directivos de las empresas para decidir la concentración; las declaraciones de los directivos a los propietarios de las empresas y a los mercados financieros sobre las eficiencias previstas; ejemplos anteriores de eficiencias y de sus ventajas para los consumidores; así como estudios de expertos externos previos a la concentración sobre la naturaleza y el alcance de los aumentos de eficiencia y sobre la probabilidad de que beneficien a los consumidores.

409 Por tanto, las Directrices, que definen las orientaciones de la Comisión aplicables a este respecto, no exigen la posibilidad de una verificación independiente de las presunciones en que se basan las afirmaciones de Ryanair relativas al incremento de la eficiencia. Así pues, la Comisión no podía, en ningún caso, descartar, en el caso de autos, los datos presentados por Ryanair por el único motivo de que se basaban en presunciones que no podían verificarse independientemente. Asimismo, la Comisión no podía exigir un tipo particular de documentos, como son los documentos anteriores a la concentración que evalúan de manera objetiva e independiente la amplitud del incremento de la eficiencia generado por la adquisición, para negar la pertinencia de las informaciones resultantes de otro tipo de documentos que podían aportarse.

- 410 En este contexto, Ryanair podía presentar a la Comisión sus propios datos relativos a las eficiencias esperadas de la concentración, sin que fuese necesario recurrir a una evaluación que pudiese ser verificada de manera independiente por un tercero o que hubiese sido realizada antes del anuncio de la concentración. El curso habitual de los negocios no siempre permite aportar tales documentos con la suficiente antelación y los documentos utilizados por una empresa para lanzar una OPA, ya provengan de dicha empresa o de sus asesores, pueden, por su propia naturaleza, presentar una cierta pertinencia para demostrar el contenido de las alegaciones relativas a las eficiencias.
- 411 No obstante, procede señalar que la Comisión examinó concretamente si las eficiencias alegadas por Ryanair eran «verificables», en el sentido de que podía tener una seguridad razonable de que se materializarían y de que eran suficientemente sustanciales como para compensar el perjuicio potencial que una concentración pudiera ocasionar a los consumidores. En efecto, la Comisión señaló en el considerando 1133 de la Decisión impugnada que, a la luz de las afirmaciones de Ryanair sobre las eficiencias, «parecía muy optimista afirmar que Ryanair [podría] aplicar plenamente a Aer Lingus su modelo económico, y, más concretamente, los niveles de costes que se asocian al mismo, sin una disminución compensatoria en las características del producto y en los ingresos. La Comisión señaló que «aparte de una cierta confianza en su “estilo de gestión más agresivo” Ryanair no [había aportado] ninguna prueba objetiva o que corroborase este punto».
- 412 Esta crítica de los datos aportados por Ryanair consiste en negar su capacidad para demostrar que las eficiencias alegadas pueden contrarrestar los efectos negativos que la operación podría producir sobre la competencia de no ser así. A este respecto, el apartado 87 dispone que esta prueba corresponde a las partes notificantes. Según se desprende del apartado 86 de las Directrices, dichas eficiencias deben «cuantificarse» o, ser al menos, «manifiestas».

413 A falta de elementos que permitan demostrar que las eficiencias esperadas debido a la aplicación a Aer Lingus del modelo económico de Ryanair tomaban en consideración las pérdidas que acarrearía el abandono del modelo económico adoptado por Aer Lingus, la Comisión podía cuestionar el carácter verificable de las eficiencias alegadas. Pues bien, sobre este punto igualmente, la demandante se limita a alegar en sus escrituras que su modelo económico es superior al de Aer Lingus y que ello daría lugar a unas eficiencias de un importe de 221,7 millones de euros (considerando 1106 de la Decisión impugnada y, en particular el cuadro nº 3). La Comisión rebate estas cifras. En los considerandos 1135 y 1140 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló igualmente que Ryanair no había demostrado que podía reducir los costes de Aer Lingus sin que ello repercutiese sobre la calidad de sus servicios.

414 En consecuencia, procede considerar que la Comisión podía conforme a Derecho cuestionar el carácter verificable de las eficiencias alegadas a la luz de los datos aportados por Ryanair sobre este punto, puesto que ésta no había expuesto los motivos por los que debería considerarse que el razonamiento de la Comisión era erróneo en lo que respecta a la falta de demostración del hecho de que podría reducir los costes de Aer Lingus sin repercutir sobre la calidad de los servicios de esta empresa.

415 En segundo lugar, en lo que respecta al impacto sobre el análisis de las diferencias entre los modelos económicos de Aer Lingus y Ryanair, esta última sostiene, en esencia, que la Comisión no tuvo en cuenta su intención de mantener un servicio diferenciado, sin transferir «enteramente» su modelo económico a Aer Lingus (considerando 1133 de la Decisión impugnada; véase el apartado 397 anterior).

416 Esta alegación no tiene en cuenta el hecho de que la Comisión tomó plenamente en consideración el supuesto mencionado por la demandante. En efecto, sus dudas sobre el carácter verificable de las eficiencias alegadas a la luz de los datos aportados por

la demandante se presentan de la siguiente manera: o bien Ryanair instauratione su modelo económico y, en consecuencia, procede tomar en consideración las pérdidas en términos de características de los productos y de los ingresos resultantes del modelo económico de Aer Lingus en el marco de la apreciación de las eficiencias mencionadas por Ryanair; o bien, tal como tiene previsto, Ryanair mantiene las características de los productos y los ingresos resultantes del modelo económico de Aer Lingus, y, por consiguiente, las eficiencias serán necesariamente menores que las resultantes de una aplicación completa del modelo de prestaciones de bajo coste y de bajo precio de Ryanair. La Comisión basó acertadamente el razonamiento seguido en la Decisión impugnada sobre esta imprecisión que afectaba a los datos aportados por Ryanair.

<sup>417</sup> En tercer lugar, en lo que respecta a la referencia que se hace en la Decisión impugnada al resultado de la adquisición de la compañía Buzz, filial de KLM, por Ryanair (considerando 1134 de la Decisión impugnada; véase el apartado 398 anterior), procede señalar que las partes reconocen de mutuo acuerdo que esta adquisición no tenía la misma naturaleza que la adquisición prevista de Aer Lingus. La solución recogida en la Decisión impugnada pone precisamente de manifiesto las diferencias existentes entre estas dos operaciones (desaparición de la marca Buzz, restitución de los aviones, suspensión de la mayoría de las comunicaciones). Por tanto, las eficiencias invocadas por Ryanair sobre la base de este ejemplo se basan en el supuesto de una aplicación completa del modelo económico de Ryanair a la empresa adquirida.

<sup>418</sup> En cuarto lugar, en lo que respecta al alcance del compromiso de la demandante durante la OPA, relativo a la reducción de los precios aplicados por Aer Lingus, la eliminación de los suplementos relativos al combustible, el mantenimiento de las frecuencias y la mejora de los servicios (considerando 1134 de la Decisión impugnada; véase el apartado 398 anterior), no se puede considerar, como sostiene la Comisión en sus escritos sin que la demandante lo niegue, que una promesa de adoptar durante un período impreciso y potencialmente muy breve un determinado comportamiento, sea una eficiencia, ni la prueba de la existencia de eficiencias.

419 En quinto lugar, en lo que respecta a las eficiencias relativas a las eventuales reducciones de los costes publicitarios (considerando 1136 de la Decisión impugnada; véase el apartado 399 anterior), la crítica formulada por la demandante no desvirtúa el alcance de la preocupación que se recoge en la Decisión impugnada. En efecto, si Ryanair tiene la intención de mantener la política de diferenciación de Aer Lingus en términos de marca y de calidad, Aer Lingus deberá utilizar su propia estrategia de marketing diferenciada. Esta elección podría requerir efectivamente el mantenimiento de los gastos publicitarios para asegurarse de que los clientes no confunden ambas compañías.

420 En sexto lugar, en lo que respecta a los costes resultantes de la propiedad de los aparatos (considerandos 1137 y 1138 de la Decisión impugnada; véase el apartado 400 anterior), la Comisión consideró en la Decisión impugnada que, en lo que respecta al ejercicio de las opciones de que dispone Ryanair que le permiten comprar aparatos a precios inferiores a los precios de mercado, es probable que Ryanair ejercite dichas opciones para renovar su propia flota aérea. Si Ryanair pretendiese obtener un beneficio inmediato a través de la venta de nuevos aparatos a otra compañía aérea o ceder estas opciones a Aer Lingus para renovar la flota aérea de esta compañía, el coste de sustitución de la utilización alternativa de los aparatos sería exactamente igual al incremento de la eficiencia, lo que anularía este último. La Comisión señaló igualmente que, incluso si no se verificasen los dos supuestos anteriores, los supuestos utilizados para cuantificar los costes resultantes de la propiedad de los aparatos parecen «especialmente optimistas» en la medida en que se basan en la posibilidad de vender la flota de Aer Lingus a su valor contable.

421 Las críticas de la demandante no desvirtúan el fundamento de este análisis. En lo que respecta a la posibilidad de no ejercitar estas opciones, esta posibilidad existe naturalmente, pero Ryanair perdería el eventual beneficio. Por lo que se refiere a la petición de la demandante de que la Comisión demuestre que las condiciones de los contratos celebrados con Boeing le permitirían ejercitar estas «opciones no deseadas» y revender los aviones en el mercado libre o que optaría efectivamente por ejercitar estas opciones para así, hacer la competencia a Boeing en el mercado de los aviones nuevos, resulta difícil comprender la necesidad de esta demostración. En efecto, la Comisión

se limita a evocar las diferentes soluciones de que dispondría Ryanair si decidiese ejercitar estas opciones, señalando que estas opciones estaban inicialmente pensadas para renovar la flota de Ryanair. Por último, la demandante no explica los motivos por los que la crítica formulada por la Comisión en lo que respecta al carácter optimista de una venta de la flota de Aer lingus al precio de su valor contable sería errónea por el mero hecho de su experiencia en este ámbito.

422 En séptimo lugar, en lo que respecta a los gastos de aeropuerto y de explotación en tierra (considerando 1139 de la Decisión impugnada; véase el apartado 401 anterior), es preciso señalar, como hace la Comisión, que esta última se limitó, en la Decisión impugnada a poner de manifiesto que «las disminuciones de los costes resultantes de la transferencia de los servicios de Aer Lingus a aeropuertos secundarios no constituyen en sí mismas eficiencias». Ello puede comprenderse a través del ejemplo aportado por la Comisión, que muestra que Ryanair había afirmado, en particular, que había celebrado un acuerdo con el aeropuerto de Bérgamo en virtud del cual éste le factura por pasajero un importe mucho menor que el que se pide a Aer Lingus por operar en Milán. Sin embargo, Bérgamo es un aeropuerto secundario al que no vuela Aer Lingus, de manera que la eficiencia alegada sólo podrían realizarse transfiriendo los vuelos actuales de Aer Lingus con destino a Milán-Linate y Milán-Malpensa a Bérgamo. Por tanto, habida cuenta de la necesidad de esta modificación de la oferta de los servicios de Aer Lingus, la Comisión acertó al negar en la Decisión impugnada la existencia de tal eficiencia.

423 En octavo lugar, en lo que respecta a la incidencia de una mayor o menor participación de control de Ryanair en Aer Lingus (considerando 1140 de la Decisión impugnada; véase el apartado 402 anterior), la Comisión consideró acertadamente en la Decisión impugnada, que, en esencia, una participación inferior al 100 % haría más difícil la realización de las eficiencias alegadas habida cuenta del «carácter hostil» de la concentración notificada. La oposición que pueden presentar los accionistas de Aer Lingus que no acepten la toma de control por Ryanair, entre los que figuran algunos como el Estado irlandés o el personal de Aer Lingus, quienes probablemente posean

una participación significativa en el capital de Aer Lingus, podría, en efecto, retrasar o invalidar algunas decisiones que Ryanair podría adoptar para reducir los costes.

- 424 De las anteriores consideraciones resulta que deben desestimarse las alegaciones de la demandante relativas al carácter verificable de las eficiencias alegadas.

## *2. Sobre el carácter inherente a la concentración de determinados aspectos del incremento de la eficiencia alegado*

### a) Alegaciones de las partes

- 425 La demandante rebate la afirmación de la Comisión según la cual, probablemente, algunas de las eficiencias, como son la reducción de los gastos de personal, una mejor utilización de los aviones, así como la reducción de los gastos de carburante y de distribución, «no sean inherentes a la concentración» y Aer Lingus podría obtenerlas independientemente de la misma (considerandos 1143 a 1145 de la Decisión impugnada). La demandante reconoce que los costes unitarios de Aer Lingus han bajado desde el 2001, pero señala que el último informe intermedio de esta compañía muestra un incremento de los costes. Añade que los costes de Aer Lingus siguen siendo esencialmente superiores a los de Ryanair, y la diferencia va en aumento. Según la demandante, sin la operación, Aer Lingus no podrá beneficiarse de las economías de escala resultantes de su adquisición por Ryanair. A su juicio, puesto que el número de aviones de que dispone Aer Lingus no ha aumentado de manera sustancial en los últimos cinco años, es razonable presumir que Aer Lingus no podrá ni querrá crecer rápidamente para operar al mismo nivel que Ryanair. Sostiene que algunas de las eficiencias que no resultan de la escala, como la reducción de los tiempos de rotación en el aeropuerto de Dublín, son, en gran medida, inherentes a la concentración, puesto

que Aer Lingus no habría intentado obtener tiempos de rotación más cortos (véase la respuesta de Ryanair, de 25 de enero de 2007, a la solicitud de información de la Comisión basada en el artículo 11 del Reglamento de concentraciones). En contra de las afirmaciones de la Comisión, la demandante sostiene que la competencia supuestamente ejercida por Ryanair sobre Aer Lingus no constituye, en sí misma, una incitación para que ésta última siga siendo un operador eficaz.

- <sup>426</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

#### b) Apreciación del Tribunal

- <sup>427</sup> Del apartado 85 de las Directrices resulta que las eficiencias son pertinentes para la evaluación competitiva cuando son consecuencia directa de la concentración notificada y no pueden materializarse en la misma medida a través de prácticas menos anticompetitivas. En estas circunstancias, la Comisión considera que las eficiencias se derivan de la concentración y son, por tanto, inherentes a la misma. Corresponde a las partes de la concentración presentar a su debido tiempo toda la información pertinente que resulte necesaria para demostrar que no hay soluciones realistas y viables menos anticompetitivas a la concentración notificada. La Comisión sólo considera soluciones que resulten razonablemente prácticas en la situación comercial en la que se encuentren las partes que van a fusionarse, teniendo en cuenta las prácticas consolidadas en el sector correspondiente.



- 428 En la Decisión impugnada la Comisión señaló que Aer Lingus podría igualmente lograr algunas de las eficiencias invocadas, como la reducción de los costes de personal, una mejor utilización de los aviones así como la reducción de los gastos de carburante y de distribución, independientemente de la operación planeada (apartado 7.10.4.3 de la Decisión impugnada).
- 429 Para negar esta afirmación, la demandante se limita a afirmar que del último informe intermedio de Aer Lingus, de fecha 30 de agosto de 2007, resulta que los costes de dicha empresa van en aumento y que, en todo caso, son superiores a los suyos. A su juicio, la concentración planeada permitirá a Aer Lingus gozar de economías de escala más importantes que las que podría lograr a falta de la operación.
- 430 No obstante, es preciso considerar que la primera alegación de la demandante no puede admitirse en la medida en que no puede reprocharse a la Comisión no haber tomado en consideración a la hora de adoptar la Decisión impugnada el 27 de junio de 2007 resultados que fueron publicados el 31 de agosto de 2007. En consecuencia, tal como, además, reconoce la demandante, la Comisión se basó acertadamente en la Decisión impugnada sobre el hecho de que «desde el 2001, Aer Lingus [había] desarrollado una clara capacidad de reducción de costes unitarios». Además, la alegación basada en las economías de escala, invocada por Ryanair, no desvirtúa el fundamento de la afirmación de la Comisión que se refiere más bien a la eficacia de la combinación precio-calidad adoptada por Aer Lingus.
- 431 En consecuencia, procede desestimar las alegaciones relativas al carácter inherente a la concentración de determinadas eficiencias invocadas.

### 3. *Sobre el beneficio para los consumidores*

#### a) Alegaciones de las partes

<sup>432</sup> La demandante señala que la Comisión admitió el vínculo existente entre los costes fijos derivados de la entrada en una ruta y los niveles de beneficio a partir de los cuales la entrada es rentable, así como el incremento de la competencia que dicha entrada puede generar en una determinada ruta (considerando 1147 de la Decisión impugnada). Por tanto, considera que la Comisión incurrió en error al considerar que «las eficiencias alegadas en lo que respecta a los costes fijos no afectan a las decisiones de Ryanair relativas a la fijación del precio de los vuelos existentes» (considerando 1148 de la Decisión impugnada). Añade que, de este modo, la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que, en la industria aérea, los costes fijos repercuten rápidamente en las decisiones relativas a la producción marginal y a las frecuencias. Según la demandante, Ryanair es conocida por sus costes de explotación reducidos y porque el bajo nivel de dichos costes repercute en los precios propuestos a los consumidores. Además, afirma que en la industria aérea, los prestadores de servicios deben realizar a menudo ajustes a corto plazo de las capacidades y de los horarios, lo que no permite la estructura de costes de Aer Lingus. Sostiene que la Comisión incurrió también en un error al indicar que «en consecuencia, los beneficios para los clientes no serían inmediatos sino condicionados por una serie de circunstancias y, por consiguiente, con una certidumbre considerablemente inferior a la del efecto sobre los precios de una reducción de los costes marginales (que fomentarían una reducción de precios inmediata)» (considerando 1148 de la Decisión impugnada). A juicio de la demandante, las pruebas no apoyan ni motivan tal afirmación, la cual se ve contradicha por la experiencia de Ryanair.

<sup>433</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, rebate las alegaciones de la demandante refiriéndose a la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

- 434 En lo que respecta al beneficio para los consumidores, el apartado 79 de las Directrices indica que el punto de referencia pertinente para la evaluación de las eficiencias invocadas es que los consumidores no se vean perjudicados por la concentración. A tal fin, las eficiencias deben ser sustanciales y producirse con prontitud y han de beneficiar, en principio, a los consumidores de aquellos mercados de referencia en los que, de lo contrario, probablemente surgirían problemas de competencia.
- 435 A este respecto, del apartado 80 de las Directrices resulta que las concentraciones pueden generar diversos tipos de eficiencias que pueden dar lugar a una reducción de precios o a otros beneficios para los consumidores. Por ejemplo, los ahorros de costes en la producción o distribución pueden conferir a la entidad fusionada la capacidad y el incentivo de aplicar unos precios más bajos tras la concentración. En consonancia con la necesidad de determinar si las eficiencias darán lugar a un beneficio neto para los consumidores, las eficiencias en costes que generan reducciones de los costes variables o marginales tienen una mayor probabilidad de resultar pertinentes para la evaluación de las eficiencias que las reducciones de los costes fijos; en principio, es más probable que sean las primeras las que acaben dando lugar a unos precios más bajos para los consumidores. Las reducciones de costes que son meramente el resultado de una reducción anticompetitiva de la producción no pueden considerarse eficiencias que benefician a los consumidores.
- 436 Por otro lado, del apartado 84 de las Directrices resulta que el incentivo de la entidad fusionada para repercutir los aumentos de eficiencia a los consumidores está a menudo relacionado con la existencia de una presión competitiva procedente de las demás empresas presentes en el mercado y de las entradas potenciales. Cuanto mayores sean los posibles efectos negativos sobre la competencia, más seguridad deberá tener la Comisión de que las eficiencias invocadas son sustanciales, de que resulta probable su materialización y de que son transferidas en grado suficiente a los consumidores. Sobre este punto, las Directrices indican que es altamente improbable que una

concentración que conduzca a una posición de mercado próxima al monopolio o a un grado similar de poder de mercado pueda declararse compatible con el mercado común invocando unos aumentos de eficiencia suficientes para contrarrestar sus potenciales efectos anticompetitivos.

437 En la Decisión impugnada, en respuesta a la alegación de Ryanair según la cual las reducciones de costes de explotación de los aparatos afectan a la decisión «marginal» de la compañía aérea de realizar o no un vuelo a un determinado destino, la Comisión reconoció que el descenso de los costes fijos de entrada en una ruta disminuía el nivel de rendimiento a partir del cual la entrada podía considerarse rentable y que dicha entrada podía incrementar la competencia en una determinada ruta (considerandos 1146 y 1147 de la Decisión impugnada).

438 A continuación, la Comisión examinó el grado de certidumbre y la rapidez con la que dichas ventajas se trasladaban a los consumidores y señaló que las eficiencias alegadas en lo que respecta a los costes fijos no afectaban a las decisiones de Ryanair relativas a la fijación de los precios de los vuelos existentes. A su juicio, los beneficios para los clientes sólo se materializarían si Ryanair decidiese incrementar las frecuencias en las rutas existentes o abrir una nueva ruta que no fuese viable antes de la reducción de los costes fijos, pero que lo sería tras la concentración. En consecuencia, incluso en el supuesto de que se lograsen las eficiencias, el beneficio para los clientes no sería inmediato, sino que estaría condicionado por una serie de circunstancias y, en consecuencia con una certidumbre considerablemente inferior a la del efecto sobre los precios de una reducción de los costes marginales que fomentarían una reducción de precios inmediata (considerando 1148 de la Decisión impugnada).

439 Por otro lado, la Comisión señaló que, puesto que Ryanair sostiene únicamente que los costes de Aer Lingus pueden reducirse hasta su propio nivel, ello no supondría diferencia alguna respecto de la situación anterior a la concentración, ya que el «grado

de rentabilidad» de Ryanair y el alcance de las rutas rentables no cambiaría aunque se realizasen todas las eficiencias (considerando 1149 de la Decisión impugnada). Al contrario, en las rutas existentes en las que se solapan los servicios, el efecto inmediato de la concentración será la internalización de las decisiones de Ryanair y de Aer Lingus en materia de tarifas y de rendimiento. Según la Comisión, suponiendo que se aplique una política de maximización de beneficios, la entidad resultante de la concentración tendrá especial interés en aumentar los precios en dichas rutas, debido a la alta cuota de mercado de la nueva entidad, y la transferencia de pasajeros entre las marcas Ryanair y Aer Lingus se realizará, en su gran mayoría, en el interior de dicha entidad, en particular en lo que respecta a las rutas que pasarán de un duopolio a un monopolio (considerando 1150 de la Decisión impugnada).

440 La Comisión admitió que, en teoría, este efecto podría contrarrestarse si las eficiencias en lo que respecta a los costes fijos justificasen que Ryanair añadiese frecuencias adicionales en las rutas afectadas, lo que haría descender los precios. No obstante, consideró que, habida cuenta del nivel extremadamente elevado de las cuotas de mercado de la nueva entidad, a menudo cerca del monopolio, y el hecho de que las eficiencias alegadas se aplicarían, en su gran mayoría, a la marca Aer Lingus, es altamente improbable que el efecto de bajada de los precios de dichas eficiencias sea suficiente para compensar el incremento de los precios resultante del solapamiento horizontal y de la pérdida de competencia que resultaría de la concentración (considerando 1150 de la Decisión impugnada).

441 A este respecto, es preciso señalar, al igual que hizo la Comisión, que Ryanair no impugna la apreciación según la cual las eventuales eficiencias no se trasladarán a los consumidores habida cuenta de las elevadas cuotas de mercado de la nueva entidad en la mayoría de las rutas en las que los servicios se solapan. Así, incluso suponiendo que se demostrase la afirmación de Ryanair, según la cual todas las economías en materia de costes se utilizarán para disminuir el precio con objeto de incrementar los volúmenes, es probable que la verdadera prioridad de Ryanair siga siendo maximizar los beneficios. En los mercados en los que se elimine toda la competencia como

consecuencia de la concentración, será sin duda más rentable que los consumidores no se beneficien de la reducción alegada de los costes fijos de Aer Lingus.

<sup>442</sup> En consecuencia, procede desestimar las alegaciones relativas al beneficio para los consumidores.

<sup>443</sup> De las anteriores consideraciones resulta que deben desestimarse todas las alegaciones de la demandante relativas al carácter verificable de las eficiencias, a su carácter inherente a la concentración y al beneficio de los consumidores. En consecuencia, puesto que la demandante no ha demostrado que el análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada sea erróneo en lo que respecta a los tres requisitos acumulativos establecidos para definir las circunstancias en las que las eficiencias pueden tomarse en consideración para apreciar una concentración, procede desestimar el cuarto motivo en su totalidad.

#### *4. Conclusión sobre el análisis de los efectos de la operación sobre la competencia*

<sup>444</sup> Del análisis de los cuatro primeros motivos resulta que ninguna de las alegaciones presentadas por la demandante desvirtúan las afirmaciones realizadas por la Comisión en la Decisión impugnada, a cuyo tenor la realización de la concentración obstaculizaría considerablemente la competencia efectiva debido a la creación de una posición dominante en varios mercados desde o hacia Dublín, Cork y Shannon.

445 Estas posiciones dominantes son o bien monopolísticas, o bien cuasi-monopolísticas o muy importantes y bastan, por sí mismas, para confirmar la conclusión de la Comisión, según la cual debe declararse la incompatibilidad de la concentración con el mercado común.

446 Procede examinar a continuación el motivo quinto y último relativo a los compromisos.

### *E. Sobre el quinto motivo, relativo a la apreciación de los compromisos*

#### *1. Consideraciones preliminares*

447 Procede recordar el marco de análisis aplicable a los compromisos antes de examinar el contenido de los compromisos controvertidos en el presente asunto.

#### *a) Sobre el marco de análisis de los compromisos*

448 El control de las concentraciones tiene por objeto brindar a las empresas interesadas la autorización necesaria y previa a la realización de toda operación de concentración de dimensión comunitaria. En el marco de dicho control, estas empresas pueden proponer compromisos a la Comisión con el fin de obtener una decisión por la que se declare la compatibilidad de su operación con el mercado común (sentencia del

Tribunal de 9 de septiembre de 2008, MyTravel/Comisión, T-212/03, Rec. p. II-1967, apartados 116 a 118).

- 449 En función del estado de evolución del procedimiento administrativo, los compromisos propuestos deben permitir a la Comisión o bien considerar que la operación notificada ya no suscita serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común en la fase de investigación preliminar (artículo 6, apartado 2, del Reglamento de concentraciones) o bien responder a las objeciones formuladas en el marco de la investigación en profundidad (artículo 18, apartado 3, leído conjuntamente con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento de concentraciones). Estos compromisos permiten por tanto, en un primer momento, evitar que se incoe la fase de investigación en profundidad o, en una fase ulterior, evitar que se adopte una decisión por la que se declare la incompatibilidad de la operación con el mercado común (véase la sentencia MyTravel/Comisión, citada en el apartado 448 *supra*).
- 450 El artículo 8, apartado 2, del Reglamento de concentraciones permite, en efecto, a la Comisión incorporar a una decisión por la que se declare que una concentración es compatible con el mercado común, con arreglo a los criterios definidos en el artículo 2, apartado 2, de dicho Reglamento, condiciones y cargas destinadas a garantizar que las empresas interesadas cumplan los compromisos que hayan contraído con esta institución para hacer que la concentración sea compatible con el mercado común (véase la sentencia MyTravel/Comisión, citada en el apartado 448 *supra*).
- 451 Teniendo en cuenta tanto la importancia de los intereses económicos y las consecuencias industriales o comerciales inherentes a este tipo de operaciones como los poderes de los que dispone la Comisión en este ámbito, es ventajoso para las empresas interesadas facilitar el trabajo de la administración. Estas mismas razones obligan igualmente a la Comisión a dar muestras de la mayor diligencia posible en el ejercicio de su misión de control de las concentraciones (véase, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, la sentencia MyTravel/Comisión, citada en el apartado 448 *supra*, apartado 119).



452 Procede señalar igualmente que, en el marco de control de las concentraciones, la Comisión está únicamente facultada para aceptar compromisos que hagan posible declarar la operación notificada compatible con el mercado común (véase, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, la sentencia General Electric/Comisión, citada en el apartado 41 *supra*, apartado 555).

453 A este respecto, procede considerar que los compromisos propuestos por una de las partes sólo cumplen este criterio en la medida en que la Comisión pueda concluir, con seguridad, que será posible ejecutarlos y que los remedios que se derivan de ellos serán lo suficientemente viables y duraderos para que la creación o la consolidación de una posición dominante, o los obstáculos a una competencia efectiva, que los compromisos tengan como finalidad impedir, no podrán producirse en un futuro relativamente próximo (véase, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones y habida cuenta del hecho de que los remedios propuestos en el presente asunto no eran todos ellos estructurales, la sentencia General Electric/Comisión, citada en el apartado 41 *supra*, apartado 555).

454 Por otro lado, del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 802/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, por el que se aplica el Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo sobre el control de las concentraciones (DO L 133, p. 1), resulta que los compromisos ofrecidos por las empresas interesadas de conformidad con el apartado 2 del artículo 8 del Reglamento de concentraciones se presentarán a la Comisión en un plazo no superior a 65 días hábiles a partir de la fecha de inicio del procedimiento. Cuando se amplíe el plazo de adopción de una decisión adoptada en virtud del apartado 2 del artículo 8, del Reglamento de concentraciones el periodo de 65 días hábiles se ampliará automáticamente el mismo número de días. En el caso de autos, el plazo establecido en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 802/2004 finalizaba el 3 de mayo de 2007 (considerando 1237 de la Decisión impugnada).

455 En relación con la presentación extemporánea de compromisos, del apartado 43 de la Comunicación sobre las soluciones aceptables con arreglo al antiguo Reglamento de concentraciones y al Reglamento (CE) n° 447/98 de la Comisión (DO 2001 C 68, p. 3; en lo sucesivo, «Comunicación sobre las soluciones»), cuyas soluciones adoptó la Comisión en el presente asunto en lo que respecta al Reglamento de concentraciones y al Reglamento n° 802/2004, se desprende que pueden tenerse en cuenta tales compromisos de las partes en una operación de concentración notificada si se cumplen dos requisitos acumulativos, a saber, por una parte, que dichos compromisos resuelvan claramente y sin necesidad de investigación adicional los problemas de competencia identificados y, por otra parte, que haya tiempo suficiente para consultar a los Estados miembros sobre estos compromisos (véanse, en lo que respecta al antiguo Reglamento de concentraciones, las sentencias EDP/Comisión, citada en el apartado 28 *supra*, apartado 163, y MyTravel/Comisión, citada en el apartado 448 *supra*, apartado 127).

b) Sobre la descripción y la evaluación de los compromisos de 3 de mayo de 2007

456 En el considerando 1153 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que, durante el procedimiento administrativo, Ryanair presentó varias series de compromisos: el 29 de noviembre de 2006, los «compromisos iniciales de la fase I», el 14 de diciembre de 2006, los «compromisos modificados de la fase I», el 17 de abril de 2007, en respuesta al pliego de cargos, los «compromisos iniciales de la fase II», y, el 3 de mayo de 2007, según ella, los «compromisos definitivos» (en lo sucesivo, los «compromisos de 3 de mayo de 2007»).

457 La Comisión señaló que los compromisos de 3 de mayo de 2007 se presentaban en forma de varios documentos, a saber, por un lado, una «carta de compromisos», la cual contenía una descripción de los compromisos propuestos y comentarios generales sobre la investigación, así como sobre el carácter adecuado de dichos compromisos, y, por otro lado, un anexo que describe los «detalles de los mecanismos del compromiso

nº 2» con arreglo al formato de los compromisos recogidos en los modelos de texto de la Comisión (considerando 1162 de la Decisión impugnada).

<sup>458</sup> Según la descripción realizada en la Decisión impugnada (considerando 1164 de la Decisión impugnada), el contenido esencial de los compromisos propuestos puede resumirse distinguiendo los compromisos relativos a las franjas horarias (las cuatro primeras medidas) y los que no tienen ninguna relación con éstas (las dos últimas medidas):

- en primer lugar, Ryanair se comprometió a liberar franjas horarias en las rutas con salida desde Londres-Heathrow y con destino al mismo aeropuerto en el marco de un «acuerdo de arrendamiento»; estas franjas están exclusivamente reservadas para British Airways y Air France (véase igualmente la nota a pie de página nº 1410 recogida bajo el considerando 1164 de la Decisión impugnada);
  
- en segundo lugar, Ryanair se comprometió, si fuese necesario, a liberar franjas horarias en otras rutas en las que los servicios se solapan desde y hacia Dublín (lo que, a su juicio, permitiría a las compañías aéreas explotar un determinado número de aparatos basados en Dublín) y propuso, además, liberar, si fuera necesario, un número equivalente de franjas horarias en aeropuertos de destino concretos, para rutas en las que los servicios se solapan;
  
- en tercer lugar, Ryanair se comprometió a liberar, si fuera necesario, franjas horarias en las rutas en las que sus servicios se solapan desde y hacia Cork y Shannon y un número equivalente de franjas horarias en Londres-Stansted para los vuelos con destino a Londres-Stansted así como franjas horarias para la ruta con

destino a Cork y Liverpool para facilitar la entrada en las rutas Cork-Manchester y Cork-Liverpool;

- en cuarto lugar, en su «carta de compromisos», Ryanair propuso, «no finalizar la compra de Aer Lingus» antes de encontrar un «comprador» que se comprometiese a ocupar las franjas horarias para la explotación de los aparatos con base en Dublín;
- en quinto lugar, Ryanair se comprometió a reducir inmediatamente, en al menos un 10%, las tarifas de los vuelos de corto recorrido de Aer Lingus, a suprimir inmediatamente los suplementos por carburante que Aer Lingus aplica a sus vuelos de largo recorrido, a conservar la marca Aer Lingus y a mantener una explotación de Aer Lingus separada de la suya;
- en sexto lugar, Ryanair se comprometió, por un lado, a no aumentar las frecuencias de los vuelos en todas las rutas afectadas en las que los servicios se solapan más allá de las frecuencias explotadas conjuntamente por ella y Aer Lingus «en el caso de que un nuevo participante entre en la ruta», y ello en cada ruta durante seis temporadas de la International Air Transport Association (Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA) tras la finalización de la concentración, y, por otro lado, a no reducir las frecuencias en estas rutas «a menos que una de ellas no sea rentable o deje de serlo» (congelación de frecuencias).

<sup>459</sup> A continuación, la Comisión recordó que había enviado los compromisos de 3 de mayo de 2007 a terceros en su versión no confidencial acompañada de un cuestionario para permitirles dar a conocer su punto de vista y clarificar algunas cuestiones fácticas (por ejemplo en lo que respecta al alcance suficiente de la solución propuesta o la probabilidad de una entrada como resultado de estos compromisos) (considerando 1165 de la Decisión impugnada).

- 460 Por último la Comisión expuso el resultado de la evaluación de los compromisos de 3 de mayo de 2007 (considerandos 1166 a 1234 de la Decisión impugnada), antes de llegar a la conclusión de que «no [bastaban] para resolver los obstáculos significativos para una competencia efectiva identificados y, en consecuencia, no [podían] lograr que la concentración propuesta fuese compatible con el mercado común» (considerando 1235 de la Decisión impugnada).
- 461 En primer lugar, la Comisión señaló que los compromisos de 3 de mayo de 2007 estaban formulados en términos poco claros y a menudo contradictorios (apartado 8.2.1 de la Decisión impugnada). A su juicio, debido a su falta de claridad, no era posible ejecutarlos ni aplicarlos, ya que los compromisos de 3 de mayo de 2007 no cumplían con los requisitos mínimos establecidos en la Comunicación sobre las soluciones y en la sentencia *General Electric/Comisión*, citada en el apartado 41 *supra* (apartado 555).
- 462 Las observaciones de la Comisión sobre este punto se refieren al formato de los compromisos (apartado 8.2.1.1 de la Decisión impugnada), la falta de claridad del compromiso relativo al «comprador inicial» (apartado 8.2.1.2 de la Decisión impugnada), los mecanismos de cesión de franjas horarias (apartado 8.2.1.3 de la Decisión impugnada) y la descripción del «compromiso nº 1» (apartado 8.2.1.4 de la Decisión impugnada).
- 463 En segundo lugar, la Comisión examinó el contenido de los compromisos de 3 de mayo de 2007, antes de llegar a la conclusión de que no podrían eliminar los problemas de competencia identificados (apartado 8.2.2 de la Decisión impugnada). En esencia, la Comisión criticó el hecho de que los compromisos previstos no constituían una cesión de actividades, necesaria en el caso de autos, sino principalmente un «compromiso de

acceso» al igual que el modelo adoptado en los anteriores asuntos sobre compañías aéreas. En la Decisión impugnada se exponen los siguientes motivos:

- en lo que respecta a las franjas de las rutas en las que los servicios se solapan desde y hacia Dublín, Cork y Shannon (apartado 8.2.2.1 de la Decisión impugnada), la investigación de la Comisión y los resultados de la consulta de los operadores en el mercado sobre los compromisos de 3 de mayo de 2007 mostró que no existía ningún indicio de entrada suficiente en la gran mayoría de las rutas identificadas, y que esta oferta de franjas horarias no restablecería la competencia en una parte importante de las treinta rutas afectadas en las que los servicios se solapan. Así, la Comisión señaló que la propuesta de un «comprador inicial» no bastaba para corregir la falta de perspectivas de entrada (considerandos 1197 y 1198 de la Decisión impugnada), que el alcance de los compromisos propuestos era insuficiente, ya que la saturación de los aeropuertos no era la principal barrera a una entrada en competencia directa con el conjunto Ryanair-Aer Lingus (considerandos 1199 a 1206 de la Decisión impugnada), que los compromisos no se referían a las franjas horarias relativas a aeropuertos de destino importantes, como son los de Roissy-Charles-de-Gaulle, Francfort del Meno, Bruselas, de Milán-Linate o Milán-Malpensa (considerandos 1207 a 1209 de la Decisión impugnada), que los compromisos permitirían únicamente una «entrada fragmentada», con menos posibilidades de restablecer una competencia efectiva (considerandos 1210 a 1212 de la Decisión impugnada), y que los compromisos ignoraban el modelo de explotación del nuevo participante (considerandos 1213 a 1215 de la Decisión impugnada);
  
- en lo que respecta a las franjas horarias en la ruta Dublín-Londres (Heathrow) (apartado 8.2.2.2 de la Decisión impugnada), según la Comisión, la consulta de los operadores en el mercado confirmó su análisis, según el cual British Airways y Air France, así como al menos uno de sus competidores, estaban interesados por la obtención de franjas horarias y la expansión de sus actividades existentes en dicha ruta. La Comisión reconoció que, a pesar de que las franjas horarias ofrecidas no darán lugar a nuevas entradas debido a la cláusula de exclusividad de British Airways y Air France, esta oferta de franjas horarias, admitiendo que puedan ser objeto de una cesión, podrían llevar a una expansión por parte de los

competidores en esta ruta, los cuales podrían ejercer una cierta presión sobre el conjunto Ryanair-Aer Lingus en la ruta Dublín-Londres (considerando 1216 de la Decisión impugnada). No obstante, la Comisión expresó sus dudas en cuanto al carácter suficiente y a la efectividad de estos compromisos por varios motivos: la dificultad para determinar si estas compañías aéreas podrían ofrecer servicios de bajo coste comparables a los propuestos por Ryanair, capaces de reemplazar de manera suficiente la desaparición de la presión competitiva ejercida por Aer Lingus (considerando 1217 de la Decisión impugnada), la incertidumbre en cuanto a la cuestión de si las frecuencias de vuelo ofertadas a las dos compañías de que se trata bastarían para ejercer una presión efectiva sobre la nueva entidad (considerando 1218 de la Decisión impugnada), y la falta de claridad de los compromisos (considerando 1219 de la Decisión impugnada);

- en lo que respecta a los compromisos que no se refieren a las franjas horarias (apartado 8.2.2.3 de la Decisión impugnada), consistentes en la reducción inmediata en al menos un 10% de las tarifas de los vuelos de corto recorrido de Aer Lingus, en la supresión inmediata de los suplementos por combustible aplicados en los vuelos de largo recorrido, en la «congelación de frecuencias» y en el mantenimiento de una explotación de las marcas separada, la Comisión declaró que no resolvían directamente ninguno de los problemas de competencia identificados y que planteaban numerosas cuestiones relativas a su supervisión y a la aplicabilidad de la misma.

<sup>464</sup> Por otro lado, la Comisión señaló que resultaba difícil saber si los compromisos propuestos podían aplicarse sin el consentimiento de otros accionistas de Aer Lingus (apartado 8.2.2.4 de la Decisión impugnada). En particular, consideró que existían dudas importantes en el plano jurídico en cuanto a la posibilidad para Ryanair de abandonar las franjas horarias de Aer Lingus en Heathrow, habida cuenta de que los estatutos de la compañía aérea confieren ciertos derechos de veto al Gobierno irlandés, lo que le permitiría bloquear la cesión de las franjas horarias.

c) Sobre la descripción y la evaluación del proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007

<sup>465</sup> La Comisión recordó que, el 29 de mayo de 2007, se celebró una reunión mediante conferencia telefónica, durante la que se informó a Ryanair de los resultados de la consulta de los operadores del mercado relativa a sus compromisos y de la apreciación preliminar de la Comisión sobre los compromisos de 3 de mayo de 2007 (considerando 1153 de la Decisión impugnada). La Comisión señaló que, tras esta reunión y las conversaciones adicionales posteriores, Ryanair presentó el 1 de junio de 2007, en forma de una versión preliminar, compromisos modificados, denominados en la Decisión impugnada «proyecto de compromisos definitivos modificados» (en lo sucesivo, «proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007»). La Comisión precisó que, según Ryanair, las modificaciones propuestas pretendían «resolver» los defectos identificados en lo que respecta a los compromisos de 3 de mayo de 2007 (considerando 1236 de la Decisión impugnada).

<sup>466</sup> En la Decisión impugnada, la Comisión indicó que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 fue comunicado explícitamente como una versión preliminar, sin firma y sin respetar los requisitos formales exigidos de conformidad con el artículo 20 del Reglamento n° 802/2004. En consecuencia, la Comisión consideró que, habida cuenta de que Ryanair no había presentado formalmente nuevos compromisos, no tenía la obligación de evaluarlos en la Decisión impugnada (considerando 1237 de la Decisión impugnada).

<sup>467</sup> En todo caso, según la Comisión, incluso en el caso de que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 se hubiese transmitido adecuadamente, dichos compromisos no habrían sido en ningún caso suficientes para permitirle llegar a la conclusión, sobre la base de las informaciones de que ya disponía, de que solucionarían completamente y sin ambigüedad los problemas de competencia identificados. En efecto, la Comisión declaró que el plazo para comunicar los compromisos con arreglo al Reglamento n° 802/2004 expiró el 3 de mayo de 2007. Por otro lado, según la Comisión,



si bien es posible que en casos excepcionales acepte modificaciones de las soluciones presentadas a pesar de que no sea posible consultar nuevamente a los operadores del mercado, dichos compromisos deben eliminar todos los problemas de competencia identificados de manera concreta (considerando 1237 de la Decisión impugnada). Pues bien, la Comisión señaló, en particular, que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 seguía basándose en la cesión de franjas horarias y no aportaba ningún elemento nuevo que pudiese remediar las demás barreras para el acceso identificadas y que le permitiese, así, reevaluar los resultados negativos de la consulta de los operadores del mercado en cuanto a la probabilidad de una entrada real. Además, según la Comisión, el alcance de la nueva entrada garantizada seguía siendo insuficiente, puesto que los compromisos no establecían más que un nuevo participante, el «comprador inicial», con un número superior de aparatos, pero aún así insuficiente. Además, la Comisión señaló que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 tampoco establecía la cesión de franjas horarias en todos los aeropuertos de destino de que se trata, en particular las franjas horarias en los aeropuertos saturados, y que otros problemas sin solución se referían, en particular, a la incertidumbre jurídica en cuanto a las franjas horarias del aeropuerto de Londres-Heathrow y a la aplicación de las disposiciones relativas al «comprador inicial» (considerando 1238 de la Decisión impugnada).

<sup>468</sup> En consecuencia, la Comisión declaró en la Decisión impugnada que, aunque el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 se hubiese comunicado de manera adecuada, no le habría permitido establecer con el nivel de certidumbre necesario y sin necesidad de realizar otra consulta de los operadores del mercado que dichos compromisos, una vez aplicados, resolverían de manera suficiente los problemas de competencia identificados causados por la concentración planeada (considerando 1239 de la Decisión impugnada).

<sup>469</sup> Para impugnar este análisis, la demandante recuerda, en esencia, que propuso cinco series de compromisos durante el procedimiento administrativo, respectivamente los días 29 de noviembre y 14 de diciembre de 2006, 17 de abril, 3 de mayo y 1 de junio de 2007. Las dos últimas series de compromisos consistían, la primera, en compromisos de conducta que incluían la reducción del 10% de la tarifa de Aer Lingus, la eliminación del suplemento por carburante de Aer Lingus, el mantenimiento de las

frecuencias en las rutas existentes a menos que ya no fuesen rentables y el compromiso de no aumentar las frecuencias en las rutas explotadas por un nuevo competidor, y la segunda, en compromisos relativos a la cesión de franjas horarias en Dublín, permitiendo a uno o dos competidores basar en dicho aeropuerto un número considerable de aparatos [distinguiendo entre la ruta de Dublín-Londres (Heathrow) y las demás rutas], así como en Shannon y Cork, y, por último, en un compromiso relativo a un «comprador inicial», en virtud del cual la concentración sólo se llevaría a cabo si existiese un comprador para las franjas horarias en Dublín.

- 470 En lo que respecta a la última serie de compromisos, la demandante menciona una reunión que tuvo lugar con la Comisión el 1 de junio de 2007, durante la que ésta propuso una modificación de los compromisos de 3 de mayo de 2007 con objeto de remediar los problemas identificados. Según la demandante, estas modificaciones se referían a la necesidad de que la demandante propusiese en un plazo de seis meses a contar desde la adopción de la Decisión impugnada (con una prórroga posible de seis meses) un «comprador inicial» que establecería inmediatamente una base para un número considerable de aparatos en Dublín. En respuesta, Ryanair se comprometió a encontrar un «comprador inicial» para las franjas horarias de la ruta Dublín-Londres (Heathrow) que desplegaría dos aviones en Dublín y otro para las demás franjas horarias que desplegaría allí la mitad del número considerable de aparatos mencionado por la Comisión. Así, Ryanair se comprometió a poner a disposición del «comprador inicial» de las franjas horarias en Dublín, en cualquier momento durante los tres primeros años, las franjas horarias adicionales necesarias para lograr el número considerable de aparatos solicitado por la Comisión y a dar preferencia para la adquisición de franjas horarias en Dublín a un nuevo competidor que adquiriese las franjas horarias en Heathrow. Además, Ryanair afirma que se comprometió a encontrar un «comprador inicial» en el plazo de seis meses a contar desde la publicación de una nueva oferta destinada a Aer Lingus y a publicar esta nueva oferta en el plazo de seis meses a contar desde la adopción de la Decisión impugnada, con una posible prórroga de seis meses. A su juicio, la Decisión impugnada no permite comprender de qué modo las diferencias entre las modificaciones solicitadas por la Comisión y las modificaciones

realizadas por Ryanair permiten deducir que la última serie de compromisos no era satisfactoria (considerando 1238 de la Decisión impugnada).

<sup>471</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, recuerda que, para restablecer una competencia efectiva, los compromisos propuestos deben eliminar los efectos contrarios a la competencia que resultan de la supresión de la competencia actual y potencial entre Ryanair y Aer Lingus en los 50 mercados afectados. Afirma que en la Decisión impugnada expuso los motivos por los que los compromisos presentados el 3 de mayo de 2007, es decir, el último día del plazo establecido en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 802/2004, incluían lagunas formales y no podían eliminar los problemas de competencia identificados (considerandos 1167 a 1234 de la Decisión impugnada). En lo que respecta al proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007, presentado tras la expiración del plazo establecido en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 802/2004, la Comisión explicó los motivos por los cuales no era posible declarar que la concentración modificada era compatible con el mercado común (considerandos 1236 a 1239 de la Decisión impugnada). En todo caso, considera que la demandante no puede alegar que la Comisión debería haber examinado las diferencias entre las eventuales sugerencias presentadas por sus servicios y el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007. A su juicio, la única cuestión pertinente es la de si la Comisión pudo determinar, sin incurrir en error manifiesto de apreciación, que la concentración propuesta, según quedó modificada por los compromisos presentados válidamente por Ryanair, obstaculizaba de manera significativa la competencia efectiva en el mercado común.

<sup>472</sup> Procede examinar las alegaciones de las partes en este contexto jurídico y fáctico.

## 2. Sobre la inexistencia de lagunas formales en los compromisos de 3 de mayo de 2007

### a) Alegaciones de las partes

<sup>473</sup> La demandante sostiene que la Comisión no puede afirmar que los compromisos de 3 de mayo de 2007 no fueron propuestos válidamente (considerandos 1167 a 1182 de la Decisión impugnada) y que no tiene la obligación de evaluarlos. Puesto que el contenido de dichos compromisos se analiza en la Decisión impugnada, considera que no puede alegarse que no podían ser analizados. A este respecto, la demandante niega la existencia de las lagunas formales identificadas en la Decisión impugnada. Así, considera que la presentación utilizada para dichos compromisos es idéntica a la utilizada para los compromisos de 29 de noviembre de 2006, 14 de diciembre de 2006 y 17 de abril de 2007. Sostiene que los únicos elementos nuevos consisten en el compromiso relativo al «comprador inicial», presentado a instancia de la Comisión, y en el consistente en añadir franjas horarias adicionales en Cork y Shannon. Según la demandante, al no haber presentado objeciones durante el procedimiento administrativo en lo que respecta a la presentación de estas series de compromisos, la Comisión no puede, por tanto, reprochar a Ryanair la utilización de un escrito en el que se recogen los compromisos y un anexo que incluye explicaciones en lo que respecta a los compromisos de 3 de mayo de 2007 (considerando 1168 de la Decisión impugnada). Además, considera que la Comisión no puede reprochar a Ryanair no haberle consultado antes de presentar los compromisos de 3 de mayo de 2007 (nota a pie de página n° 1403 incluida bajo el considerando 1161 de la Decisión impugnada), en la medida en la que estos compromisos se corresponden con los compromisos anteriores, y en que ya tuvo lugar un debate al respecto sin que la Comisión formulase ninguna objeción en cuanto a la forma. Añade que la Comisión tampoco puede reprochar a Ryanair no haber utilizado el texto modelo voluntario adoptado por ella.

<sup>474</sup> En todo caso, la demandante sostiene que la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que había clarificado varias de las ambigüedades alegadas en la Decisión impugnada y que las supuestas incoherencias que seguían existiendo no podían impedir la adopción de los compromisos.

- 475 En lo que respecta a la afirmación realizada en el considerando 1173 de la Decisión impugnada, según la cual existían dudas en lo que respecta a la aprobación del «comprador inicial», la demandante recuerda que aceptó incluir dicho compromiso a instancia de la Comisión y que precisó dicha disposición en sus versiones provisionales reformuladas. Por lo que se refiere a la afirmación realizada en el mismo considerando, según la cual el plazo para la aplicación de la solución relativa al «comprador inicial» no estaba definido, la demandante sostiene que aportó posteriormente datos esclarecedores sobre dicho plazo y que explicó a la Comisión las normas irlandesas pertinentes sobre la toma de control.
- 476 En lo que respecta a la afirmación contenida en el considerando 1174 de la Decisión impugnada, según la cual existe una contradicción entre la solución relativa al «comprador inicial» mencionada en la «carta de compromisos» y el plazo para la cesión de las franjas horarias establecido en punto 3 del anexo 1 de dicha carta, la demandante señala que suprimió dicho punto posteriormente para eliminar cualquier duda en cuanto a la duración de los compromisos.
- 477 En cuanto a la afirmación realizada en el considerando 1175 de la Decisión impugnada, según la cual no se puede comprender si la solución del comprador inicial se refiere únicamente a las franjas horarias de Dublín o también a las de Shannon y Cork, Ryanair afirma que precisó que esta solución se refería únicamente a las franjas horarias de Dublín.
- 478 En lo que respecta a la afirmación realizada en el considerando 1176 de la Decisión impugnada, según la cual la solución relativa al «comprador inicial» no era clara en cuanto a la cuestión de si la cesión de franjas horarias se refería a varias compañías aéreas o a una sola, Ryanair precisó que dicho compromiso se aplicaba a «una o varias compañías que desearan adquirir franjas horarias para dar una base a sus aviones en

Dublín», de manera que se dirijan potencialmente a varias compañías aéreas. Sostiene que las versiones provisionales revisadas de los compromisos de 3 de mayo de 2007 presentadas los días 25 y 30 de mayo de 2007 confirman este punto.

- 479 En cuanto a la afirmación realizada en los considerandos 1177 y 1178 de la Decisión impugnada, según la cual el compromiso relativo a la cesión de franjas horarias no era claro, como muestran las expresiones «atribuidas, si procede, con objeto de respetar los estatutos de Aer Lingus (modificados si resulta necesario)» o, «acuerdo de alquiler obligatorio», la demandante señala que estas expresiones fueron clarificadas en el escrito de fecha de 15 de mayo de 2007 al igual que, de manera general, la cuestión de la cesión de las franjas horarias. Además, afirma que en respuesta a la solicitud de información de la Comisión de 25 de mayo de 2007, Ryanair aportó clarificaciones adicionales y adjuntó el informe de un asesor irlandés.
- 480 Respecto de la afirmación realizada en el considerando 1179 de la Decisión impugnada, según la cual los compromisos de 3 de mayo de 2007 no mostraba la intención inequívoca de liberar franjas horarias en los aeropuertos de destino, la demandante sostiene que se trata de un problema que no se refiere a la forma, sino al fondo.
- 481 En lo que respecta a la afirmación realizada en el considerando 1180 de la Decisión impugnada, según la cual no era posible comprender si «el o los nuevos participantes podrían utilizar las franjas ofertadas (salvo las franjas de Londres-Heathrow) en todas las rutas o si su utilización se limitaría a las rutas en las que los servicios se solapan», la demandante sostiene que clarificó esta supuesta ambigüedad al indicar en varias ocasiones que las franjas horarias podrían ser utilizadas para operar en cualquier ruta sin restricción alguna con salida desde Dublín, incluidas las rutas en las que se solapan las actividades. A su juicio, la afirmación de la Comisión parece basarse únicamente en el punto 2.15, letra iii), del anexo 1 de la «carta de compromisos», que fue posteriormente suprimido.

- 482 En cuanto a la afirmación recogida en el considerando 1179 de la Decisión impugnada, según la cual su definición de los «pares de aeropuertos afectados» en los compromisos de 3 de mayo de 2007 no se correspondía con los pares enumerados en el pliego de cargos, la demandante explicó que había omitido dos destinos (es decir Bolonia y Salzburgo), porque dichas rutas eran exclusivamente estacionales, pero que ello no modificaba su intención de cubrir todas las rutas. Sostiene que para disipar cualquier duda a este respecto, Ryanair incluyó estas rutas en las versiones posteriores de los compromisos.
- 483 En lo que respecta a la afirmación realizada en el considerando 1179 de la Decisión impugnada, según la cual el número total de franjas horarias que debían liberarse en Cork y Shannon no aparecía claramente, la demandante señala que estas informaciones figuran con claridad en la «carta de compromisos». Además, Ryanair sostiene que confirmó estos datos en un escrito y en el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007.
- 484 Respecto de la afirmación realizada en el considerando 1181 de la Decisión impugnada, según la cual la Comisión no podía conocer las modalidades de aplicación de las soluciones de conducta propuestas en el marco del compromiso nº 1, la demandante sostiene que precisó la manera en la que se realizaría el control. Sostiene que la Comisión afirmó en su contestación, sin dar una respuesta significativa a esta explicación, que ésta llevaba a modificar los compromisos y que no tenía la obligación de aceptarla. Ryanair afirma que incluyó disposiciones explícitas relativas a la presentación de informes en sus propuestas posteriores con objeto de disipar cualquier tipo de duda a este respecto.
- 485 En cuanto a la afirmación realizada en el considerando 1182 de la Decisión impugnada, según la cual «la incoherencia y la falta de claridad» de las soluciones propuestas, percibidas «por algunos competidores» como un obstáculo para la viabilidad de los compromisos, resultaban de las respuestas de «algunos» competidores a la pregunta nº 5 del cuestionario dirigido en mayo de 2007 a los operadores del mercado sobre la claridad de la solución relativa a la cesión de franjas horarias, la demandante sostiene

que no es posible que la Comisión llegase a tal conclusión. En primer lugar, sostiene que tan sólo 20 competidores respondieron a dicho cuestionario, de los cuales 9 no respondieron a la pregunta nº 5. En cuanto a los 11 que respondieron a dicha pregunta, 3 no abordaron realmente la pregunta planteada, 3 (LTU, Aer Arann y Clickair) realizaron comentarios positivos sobre la claridad de los compromisos y tan sólo 5, 2 de los cuales eran anónimos, expresaron reservas en cuanto a la claridad de la solución relativa a la cesión de las franjas horarias. Afirma que, la Comisión no mencionó otras informaciones relativas a las supuestas «incoherencias» o a una supuesta «falta de claridad».

486 La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, sostiene que corresponde a Ryanair presentar compromisos completos y eficaces desde todo los puntos de vista para permitirle concluir sin lugar a dudas que será posible ejecutar los compromisos y que las nuevas estructuras comerciales que resultarán de los mismos serán suficientemente viables y duraderas para que la concentración no obstaculice la competencia efectiva de manera significativa. Afirma que Ryanair no consultó a la Comisión antes de presentar los compromisos de 3 de mayo de 2007, ni tampoco las anteriores series de compromisos. Añade que la Comisión no indicó jamás que uno de dichos compromisos estuviese redactado de manera suficientemente clara y precisa para ser aplicado. A su juicio, no se puede invocar la confianza legítima sobre este punto. Considera que los elementos relativos a las franjas horarias y a la conducta que figuraban en los compromisos de 3 de mayo de 2007 no se corresponden con los de los compromisos anteriores. En todo caso, sostiene que los compromisos de 3 de mayo de 2007 no eran suficientemente claros y precisos para ser aplicados.

487 Por otro lado, la Comisión sostiene que no puede tener en cuenta las aclaraciones informales presentadas posteriormente, las cuales, tampoco eran claras ni precisas. Alega que, tras la fecha límite para la presentación de los compromisos, la Comisión tan sólo puede aceptar con carácter excepcional su modificación si ésta consiste en eliminar claramente todos los problemas de competencia identificados sin que sea necesario consultar a los operadores del mercado. Pues bien, afirma que, tras la presentación de los compromisos de 3 de mayo de 2007, Ryanair aportó una serie de informaciones informales, a veces contradictorias con los términos de los compromisos de 3 de mayo de 2007, así como proyectos reformulados de estos últimos, los días 25 y



30 de mayo de 2007. A su juicio, ninguna de estas explicaciones se presentó en la forma adecuada. Añade que estas explicaciones no eran suficientes para colmar todas las lagunas formales señaladas en la Decisión impugnada. Así, Aer Lingus sostiene que Ryanair señaló el 8 de mayo que, «para clarificar, las franjas horarias de Heathrow no están exclusivamente destinadas a British Airways y a Air France», antes de afirmar el 11 de mayo que «estas franjas horarias están exclusivamente reservadas a British Airways y a Air France». La Comisión señaló igualmente que al menos siete de los diez competidores de Ryanair que respondieron a la consulta del mercado estimaron que los compromisos de 3 de mayo de 2007 no eran suficientemente claros, lo que basta para demostrar su afirmación recogida en la Decisión impugnada según la cual la incoherencia y la falta de claridad de los compromisos de 3 de mayo de 2007 constituyen un obstáculo para la viabilidad de los mismos.

#### b) Apreciación del Tribunal

<sup>488</sup> De la Decisión impugnada resulta (véanse los apartados 461 a 465 anteriores), que la Comisión no consideró suficientes para solucionar los problemas de competencia identificados en aquel momento los compromisos propuestos por Ryanair en el marco del período definido a dicho efecto por el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 802/2004, el cual finalizaba el 3 de mayo de 2007. Esta conclusión se basa en dos motivos que se recogen en la Decisión impugnada. Por un lado, «los compromisos [de 3 de mayo de 2007] no cumplen de manera suficiente con los imperativos de claridad jurídica y de coherencia para poder eliminar los problemas de competencia identificados» (considerando 1182 de la Decisión impugnada). Por otro lado, sin tener en cuenta los «defectos conocidos identificados» en el apartado 8.2.1 de la Decisión impugnada, «los compromisos de [3 de mayo de 2007] no serían suficientes para eliminar todos los problemas de competencia identificados» (considerando 1234 de la Decisión impugnada).

489 Es preciso señalar que las alegaciones formuladas por la demandante no desvirtúan la conclusión de la Comisión.

490 En primer lugar, en lo que respecta a las lagunas formales enumeradas por la Comisión en la Decisión impugnada en lo que respecta a los compromisos de 3 de mayo de 2007, la demandante sostiene que éstas no pueden invocarse debido a que se realizó un análisis del contenido de dichos compromisos en la Decisión impugnada.

491 No obstante, de la propia lectura de Decisión impugnada resulta que este análisis del contenido se realiza de manera autónoma. Así, en el considerando 1166 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que dichos compromisos «no sólo se formulaban de manera poco clara y a menudo contradictoria (véase [el apartado] 8.2.1)» sino que «su contenido tampoco [permitía] resolver los problemas de competencia identificados (véase [el apartado] 8.2.2)». Este análisis del contenido se explica mediante la voluntad pedagógica de la Comisión de comunicar a Ryanair los resultados de su test de mercado relativo a los compromisos de 3 de mayo de 2007 para explicar cuál podría ser la propuesta final de compromisos.

492 Por tanto, la demandante no puede negar la existencia de las lagunas identificadas en el apartado 8.2.1 de la Decisión impugnada, en lo que respecta al formato utilizado para presentar los compromisos, la falta de claridad del compromiso relativo al «comprador inicial» de las franjas horarias, los mecanismos de cesión de dichas franjas y el seguimiento de los compromisos de conducta, basándose únicamente en el pretexto de que se realizó un análisis en profundidad de dichos compromisos, ya que dicho análisis se realizó a mayor abundamiento, suponiendo que dichos compromisos hubieran sido presentados de manera que se pudiese garantizar su aplicación.

493 En segundo lugar, la demandante no puede invocar la actitud de la Comisión en lo que respecta a los compromisos presentados con anterioridad. El formato empleado por la demandante sólo fue utilizado anteriormente en la presentación de compromisos de 17 de abril de 2007, los cuales se inscribían en el contexto de la contestación al pliego de cargos, en un momento en el que la apreciación de los efectos sobre la competencia todavía no había llegado a su fin. Si bien es posible admitir que, en este contexto, la demandante puede impugnar las conclusiones de tal apreciación negando la existencia de problemas para la competencia, no se le puede permitir, además, que adjunte declaraciones o dictámenes sobre el análisis realizado por la Comisión en una propuesta de compromisos, como la de los compromisos de 3 de mayo de 2007, en la medida en que esta propuesta debe poner de manifiesto la voluntad de eliminar los problemas identificados en esa fase a cambio de una decisión de autorización. En caso de desacuerdo sobre los compromisos deseados por la Comisión, las partes de la operación siempre pueden negarse a proponerlos e impugnar ante el Tribunal la eventual decisión resultante de prohibición de su operación.

494 Además, a diferencia de las propuestas anteriores, algunos de los compromisos de 3 de mayo de 2007 fueron presentados por primera vez, como el compromiso relativo al «comprador inicial», respecto del cual la Comisión insistió particularmente en la Decisión impugnada sobre su carácter demasiado vago a la luz de práctica decisoria anterior (considerando 1172 y nota a pie de página nº 1428 de la Decisión impugnada). Esta práctica exige, en particular, una cláusula clara y precisa que condicione efectivamente la realización de la concentración a la realización del compromiso correspondiente.

495 En tercer lugar, la demandante no puede impugnar la conclusión según la cual los compromisos de 3 de mayo de 2007 presentan lagunas formales invocando, tal como se recordó en los apartados 475 a 486 anteriores, precisiones y clarificaciones aportadas posteriormente en respuesta a las solicitudes de la Comisión. Estas precisiones se inscriben en otro contexto, el de la propuesta final de compromisos, y no en el marco de la apreciación realizada por la Comisión sobre las formas y la claridad de los

compromisos presentados por Ryanair tras el procedimiento establecido a tal efecto por el Reglamento n° 802/2004.

- <sup>496</sup> En consecuencia, la demandante no formula alegaciones que permitan desvirtuar, de manera suficiente en Derecho, la apreciación de la Comisión recogida en la Decisión impugnada, según la cual los compromisos de 3 de mayo de 2007 presentaban tales lagunas formales que no le permitían llegar con certeza a la conclusión de que sería posible aplicarlos y que las soluciones resultantes serían suficientemente viables y duraderas para que no pudieran producirse en un futuro relativamente cercano los obstáculos para la competencia efectiva que dichos compromisos pretenden evitar.
- <sup>497</sup> Por tanto, procede examinar, a continuación, las alegaciones de la demandante relativas al proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007. Las alegaciones relativas a la apreciación del fondo de las propuestas de compromisos hechas a la Comisión se examinarán en este contexto.

### *3. Sobre la inexistencia de lagunas formales en el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007*

#### a) Alegaciones de las partes

- <sup>498</sup> La demandante sostiene que la Comisión incurrió en error al afirmar, en los considerandos 1236 a 1237 de la Decisión impugnada, que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 no se había propuesto válidamente y que no tenía la obligación de

evaluarlo. Afirma que, puesto que el contenido del proyecto había sido analizado en la Decisión impugnada, no puede alegarse que no podía serlo. Según la demandante, el escrito que envió a la Comisión el 1 de junio de 2007 se presentó como una «versión provisional» para permitir a ésta realizar las modificaciones de formulación finales del documento que fuesen necesarias para lograr que los compromisos resultasen claros, carentes de ambigüedad y coherentes. A su juicio, si la Comisión consideró que la calificación de «versión provisional» y la falta de firma eran lagunas formales que le impedían evaluar el contenido de los compromisos de 1 de junio de 2007, debería haber informado de ello a Ryanair, lo que no hizo. Así, sostiene que el escrito de la Comisión a Ryanair de 4 de junio de 2007 tan sólo indicaba que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 no permitía solucionar los problemas de competencia identificados en aquel momento, sin señalar que la Comisión consideraba que no tenía la obligación de evaluarlos al haber sido propuestos en una versión provisional. Según la demandante, al actuar de este modo, la Comisión violó los principios de buena administración y de protección de la confianza legítima.

<sup>499</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, señala que compromisos sin firma, presentados explícitamente como un proyecto, no pueden considerarse compromisos «que [se] hayan contraído con la Comisión» en el sentido del artículo 8, apartado 2, de Reglamento de concentraciones. A su juicio, tales compromisos pueden ser modificados o retirados por la empresa que los ha propuesto. En todo caso, sostiene que incluso si el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 hubiese sido presentado en la forma correcta, no habría permitido a la Comisión establecer, con el grado de certidumbre necesario, que resolvería los problemas de competencia identificados sin que fuese necesario consultar nuevamente a los operadores del mercado. Por otro lado, afirma que la demandante no puede invocar el principio de buena administración como tal, para alegar que la Comisión debería haber evaluado el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 y que la Comisión no aseguró en ningún momento a Ryanair que evaluaría todos los proyectos de compromisos en la Decisión impugnada.

## b) Apreciación del Tribunal

- 500 Al igual que los compromisos de 3 de mayo de 2007, la Comisión descartó el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 en la Decisión impugnada por dos motivos (véanse los apartados 467 y 468 anteriores).
- 501 Por un lado la Comisión indicó en la Decisión impugnada que el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 «[había sido] comunicado explícitamente como una versión preliminar, sin firma y sin respetar los requisitos formales exigidos con arreglo al artículo 20 del Reglamento [...] n° 802/2004». La Comisión dedujo de ello que, «habida cuenta de que Ryanair no [había] presentado formalmente nuevos compromisos, no [tenía] la obligación de evaluarlos en la presente Decisión». La Comisión señaló, en particular que «no podía supeditar una autorización al respeto de dicho proyecto de compromisos» (considerando 1237 de la Decisión impugnada).
- 502 Por otro lado, la Comisión señaló que, «en todo caso, incluso si el proyecto de compromisos [de 1 de junio de 2007] se hubiese transmitido adecuadamente, dichos compromisos no habrían sido en ningún caso suficientes para permitir a la Comisión llegar a la conclusión, sobre la base de las informaciones de que ya disponía, de que [solucionarían] completamente y sin ambigüedad los problemas de competencia identificados» (considerando 1237 de la Decisión impugnada, en el que se hace referencia al apartado 43 de la Comunicación sobre las soluciones y a la sentencia EDP/ Comisión, citada en el apartado 28 *supra*, apartados 161 a 163).
- 503 En lo que respecta al primer motivo invocado por la Comisión para descartar el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007, del propio texto de dicho documento resulta que se trata de un simple proyecto y no de una versión que pudiese vincular

a Ryanair como, no obstante, es necesario en dicha fase del procedimiento. Así, si bien el documento se titula «Compromisos jurídicamente obligatorios contraídos por Ryanair con la Comisión», se presenta como un proyecto y el lugar destinado a la firma del Director General de Ryanair está vacío. El escrito que acompaña dicho documento firmado por el Director General de Ryanair menciona igualmente que dicho documento se presenta como un proyecto para dar a la Comisión la posibilidad de aportar las modificaciones de la formulación finales que considere necesarias para lograr que dichos compromisos sean claros, sin ambigüedades y coherentes en la totalidad del documento. Pues bien, la Comisión ya no dispone de la posibilidad de aportar tales precisiones en esta fase tan avanzada del procedimiento, en la que la última propuesta de compromisos debe ser no sólo obligatoria para la parte que la propone, sino también suficiente en sí misma, en el sentido de que la Comisión debe poder apreciarla sin tener que solicitar nuevamente la opinión de terceros sobre su contenido.

504 Por otro lado, el hecho de que, «de todos modos», se realizó un análisis del contenido del proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007, no puede interpretarse en el sentido de que permite a la demandante abstenerse de presentar compromisos jurídicamente vinculantes respecto de la Comisión en la última fase del procedimiento.

505 En consecuencia, la demandante no presenta alegaciones que desvirtúen, de manera suficiente en Derecho, la apreciación de la Comisión recogida en la Decisión impugnada, según la cual el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 no le permitía llegar con certeza a la conclusión de que sería posible aplicarlo y que las soluciones resultantes serían suficientemente viables y duraderas para que no pudieran producirse en un futuro cercano los obstáculos para la competencia efectiva que dichos compromisos pretenden evitar.

506 Por tanto, la apreciación de las alegaciones de la demandante sobre examen del fondo de los compromisos de 3 de mayo de 2007 y del proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 se realiza a mayor abundamiento, como ya se hizo en la Decisión impugnada.

4. *Sobre la apreciación del fondo de los compromisos de 3 de mayo de 2007 y del proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007*

a) Alegaciones de las partes

507 La demandante reprocha a la Comisión haber sobrevalorado la presión competitiva que ella y Aer Lingus ejercían entre sí y haber incurrido en error en el marco de la apreciación del riesgo de una entrada que pudiera impedir la explotación contraria a la competencia de un monopolio (véanse las Directrices y la sentencia easyJet/Comisión, citada en el apartado 102 *supra*, apartado 202). Sostiene que la Comisión exigió desproporcionadamente que Ryanair consiguiese un «comprador inicial» que basase un número considerable de aparatos en Dublín para competir inmediatamente con la entidad resultante de la concentración basándose en un análisis erróneo de los efectos de la concentración. Considera que, en efecto, ninguna compañía aérea es capaz de basar simultáneamente tal número de aviones en un único aeropuerto y ofrecer, en el plazo de seis meses, servicios en las 35 rutas en las que existe un solapamiento de actividades. A su juicio, muchas de estas rutas se caracterizan por una fuerte sobrecapacidad y no es posible que en el plazo de seis meses se realice la cesión al nuevo competidor del número de franjas horarias necesarias debido a la planificación de los procedimientos de cesión de franjas horarias establecido por la IATA.



508 La demandante sostiene que no corresponde a las partes de la concentración demostrar que los compromisos propuestos solucionarán los problemas para la competencia constatados por la Comisión. Al contrario, a su juicio, corresponde a la Comisión probar que la operación, tal como ha sido modificada por los compromisos, obstaculiza la competencia efectiva de manera significativa (sentencia EDP/Comisión, citada en el apartado 28 *supra*, apartado 63 y 77). Pues bien, según la demandante, la Comisión no llevó a cabo una apreciación global de la concentración. tal como fue modificada, a pesar de que así lo exige el apartado 77 de la sentencia EDP/Comisión, citada en el apartado 28 *supra*. Por otro lado, en lo que respecta a los compromisos propuestos tras la expiración del plazo establecido en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 802/2004, sostiene que de los apartados 161 a 163 de la sentencia EDP/Comisión, citada en el apartado 28 *supra*, resulta que la Comisión tan sólo tiene la obligación de tenerlos en cuenta si resuelven claramente los problemas de competencia sin necesidad de investigaciones adicionales. Añade que, en contra de lo que se indica en el considerando 1237 de la Decisión impugnada, esta regla no se aplica al proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007, puesto que esta último resultaba de las sugerencias específicas realizadas por la Comisión sobre la base de su apreciación de los compromisos de 3 de mayo de 2007.

509 En esencia, la demandante considera que la cesión de las franjas horarias y los compromisos de conducta eran suficientes para eliminar cualquier problema de competencia. Así, la cesión de las franjas horarias en el aeropuerto de Londres-Heathrow, «uno de los más apreciados en todo el mundo», «llevaría posiblemente a la expansión de sus competidores en dicha ruta» (considerando 1216 de la Decisión impugnada). A su juicio, la puesta a disposición de franjas horarias en otras rutas con salida desde Dublín, Shannon o Cork, permitiría a cualquier compañía entrar en cualquier ruta en la que existiese solapamiento de actividades o en cualquier ruta de su elección, dado el caso, basando aviones en Irlanda. Considera que la «congelación de las frecuencias» garantiza que en caso de que se incremente la demanda en una ruta, Ryanair no podrá «acaparar» dicha demanda en perjuicio de un competidor. Según la demandante, el compromiso de no reducir las frecuencias, salvo si una ruta no es rentable, implica que, incluso a falta de una nueva entrada en una determinada ruta, resultará difícil que la capacidad combinada de Ryanair y de Aer Lingus permita incrementar los precios, a la vez que se mantiene un coeficiente de ocupación aceptable. Añade que la

reducción inmediata del 10% de los precios de Aer Lingus tras la concentración llevará a un ahorro inmediato para los consumidores. A su parecer, estos compromisos son conformes a los que la Comisión aceptó en la Decisión, de 11 de febrero de 2004 (Asunto COMP/M.3280 – Air France/KLM), relativa a operadores que disponen de un poder de mercado superior al de Ryanair.

<sup>510</sup> En primer lugar, en lo que respecta a los compromisos relativos a las franjas horarias, la demandante sostiene que la Comisión incurrió en error al declarar que no eran apropiados. Considera que la Comisión no planteó la pregunta correcta en la consulta a los operadores del mercado. A su juicio, debería haber preguntado si los competidores estarían dispuestos a entrar en rutas si la entidad resultante de la concentración no destinase a las mismas una capacidad suficiente o aplicase precios considerablemente superiores a los que aplicaba antes de la concentración. Por otro lado, afirma que varios competidores declararon que, a pesar de que no se planteaban entrar inmediatamente, contemplarían la posibilidad de hacerlo si fuese comercialmente interesante. En consecuencia, sostiene que el hecho de que ningún competidor haya respondido que entraría en las rutas en las que existe un solapamiento de actividades constituye un indicio de que los competidores creían que la concentración no produciría efectos contrarios a la competencia. Por tanto, considera que no sería razonable exigir que los compromisos susciten efectivamente una entrada. Según la demandante, tal exigencia sanciona a Ryanair por ser «extremadamente eficaz» y debido a que su oferta de precios es tan baja que ninguna compañía aérea desea competir con ella, ni siquiera en las rutas explotadas en «monopolio». La demandante añade que la Comisión no podía invocar las respuestas dadas a la pregunta nº 6 del cuestionario dirigido a los operadores del mercado, en lo que respecta a las entradas, para apreciar los compromisos de 3 de mayo de 2007. Sostiene que, en todo caso, los compromisos relativos a las franjas horarias en Dublín bastan para solucionar los problemas identificados. Alega que la Comisión no aporta ninguna prueba que explique los motivos por los que, para constituir una presión competitiva efectiva, un nuevo competidor debería ser capaz de explotar inmediatamente todas las rutas en las que existe un solapamiento de actividades proponiendo las mismas frecuencias que las que propone Aer Lingus (considerandos 1200 a 1206 de la Decisión impugnada). Añade que la

Comisión no explica los conceptos de «tamaño crítico» y de «grado de competencia exigido» utilizados a este respecto.

- <sup>511</sup> En segundo lugar, en lo que respecta a las franjas horarias en los aeropuertos de destino, la demandante sostiene que a falta de precisiones sobre este punto, la Comisión no puede afirmar que los compromisos relativos a las franjas horarias son insuficientes. En efecto, afirma que Aer Lingus sólo dispone de un número limitado de franjas horarias en aeropuertos principales y Ryanair no puede abandonarlas sin comprometer la lógica de la operación y reducir considerablemente la capacidad de Aer Lingus para competir con los transportistas en red. Considera que estos últimos disponen de un número suficiente de franjas horarias en los principales aeropuertos de destino. En la mayoría de los casos, ocupan una posición dominante en las plataformas en las que operan. Por tanto, a su juicio, no necesitan franjas horarias adicionales para poder entrar o ampliar sus rutas desde su aeropuerto de amarre hacia Dublín. Según la demandante, estas franjas tan sólo reforzarían el dominio de dichas compañías en sus aeropuertos de amarre y reducirían la amenaza competitiva que la marca Aer Lingus ejerce sobre ellos. Sostiene que ello no es necesariamente así en el caso de los transportistas de bajo coste, quienes operan, o pueden operar, en los mismos aeropuertos secundarios que aquellos en los que opera Ryanair y en los que no existen problemas en lo que respecta a las franjas horarias. En este contexto, afirma que la Comisión incurrió en error al invocar el concepto de pares de ciudades e insistir en que el nuevo participante debe ser una compañía aérea de bajo coste a la vez que exige que Ryanair abandone franjas horarias en los aeropuertos principales. Alega que la referencia que la Comisión hace a la diferencia entre la sustituibilidad de la demanda y la de la oferta (considerando 1208 de la Decisión impugnada) sirve únicamente para disimular esta «contradicción manifiesta» en cuanto al razonamiento. En lo que respecta a la consulta de los operadores del mercado sobre la cuestión de los aeropuertos de destino, considera que las respuestas de los competidores debe leerse con gran cautela, puesto que un gran número de ellos deberá hacer frente a una mayor competencia si se aprueba la concentración. A su juicio, la única pregunta pertinente es la de si el acceso a las franjas horarias de que dispone Aer Lingus en determinados aeropuertos importantes es esencial para una entrada, en el supuesto de que la entidad resultante de la concentración abuse de su posición. Así, afirma que British Airways no consideró que el acceso a las franjas horarias en los aeropuertos principales sea esencial

debido a que estas aglomeraciones cuentan con otros aeropuertos cuyas franjas horarias no están saturadas y a que la normativa aplicable a las franjas horarias dispone que la mitad de una nueva capacidad será atribuida a los nuevos competidores.

512 En tercer lugar, en lo que respecta a la fragmentación de la entrada, la demandante reprocha a la Comisión haber tomado en consideración este elemento en los considerandos 1211 y 1212 de la Decisión impugnada. Sostiene que, sin embargo, el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 establecía específicamente que la compañía aérea que adquiriese las franjas horarias en Heathrow dispondría de prioridad en lo que respecta a las franjas horarias en Dublín. Añade que, para demostrar que una «entrada fragmentada» plantearía problemas, la Comisión se basa únicamente en una referencia global a las respuestas dadas a la pregunta nº 2, letra b), planteada en el marco de la consulta de los operadores del mercado, y sobre una referencia a la «masa crítica», término que no se define extraído de la respuesta de LTU sobre este punto (considerando 1212 de la Decisión impugnada). Pues bien, según la demandante, tan solo 15 de los 20 participantes en la investigación de mercado respondieron a la cuestión relativa a una «entrada fragmentada». Además, sostiene que, como en otros casos, la Comisión no tuvo en cuenta que nuevos participantes dotados de un gran potencial, en el caso de autos, British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic y Clickair, habían realizado declaraciones que contradecían estas conclusiones. A su juicio, algunas respuestas sugerían, incluso, que la entrada de un nuevo competidor único sería nefasta para la competencia. Afirma que la única pregunta que merecía la pena plantear era si la entrada, ya sea fragmentada o provenga de un competidor único, ejercería una presión suficiente sobre la entidad resultante de la concentración en el supuesto de que ésta última aumentase los precios. Según la demandante, la pregunta de si la llegada de un nuevo competidor único daría lugar a una fuerza competitiva mayor que la de la llegada de varios nuevos competidores no es la pregunta adecuada.

513 En cuarto lugar, en cuanto al modo de explotación del nuevo competidor, la demandante sostiene que la Comisión parece exigir que éste siga exactamente el mismo modelo económico que Aer Lingus. Pues bien, la demandante recuerda que Aer Lingus no ejerce ninguna presión competitiva significativa sobre Ryanair y que, en todo caso, nada prueba que otro transportista pueda competir con ella de manera significativa, independientemente de su modelo económico. Además, sostiene que, puesto que la

operación tiene por objeto aumentar la eficacia de Aer Lingus para competir con los transportistas en red, la expansión o la entrada de otro transportista en red, como British Airways o Air France, ofrecería fácilmente a los consumidores una opción frente a Aer Lingus. Según la demandante, la Comisión no puede, por un lado, exigir que Ryanair mencione el modelo económico seguido por un nuevo competidor y, por otra parte, exigir simplemente que los compromisos propuestos permitan la entrada en el mercado de determinados transportistas con mayores posibilidades de lograr ejercer presión sobre la entidad resultante de la concentración que otros.

- <sup>514</sup> En quinto lugar, en lo que respecta a los compromisos relativos a las franjas horarias de Londres-Heathrow, la demandante sostiene que la Comisión puso en duda su utilidad debido a que se reservan a British Airways y a Air France. Ahora bien, según la demandante, no es así, puesto que Ryanair indicó por escrito, el 1 de junio de 2007, que dichas franjas horarias podrán ser adquiridas por cualquier empresa que disponga de una infraestructura en Heathrow. En todo caso, afirma que la Comisión no cumplió con la carga de la prueba que le incumbía al cuestionar simplemente la utilidad de la cesión de dichas franjas horarias. Sostiene que la Comisión incurrió igualmente en error al afirmar, en el considerando 1217 de la Decisión impugnada, que dichas compañías no podrían compensar de manera suficiente la desaparición de la presión competitiva ejercida por Aer Lingus. En efecto, alega que British Airways y Air France, incluidas entre los competidores más poderosos de Europa, operan en Irlanda desde hace decenios y conocen bien el mercado irlandés: British Airways ya operaba en código compartido con Aer Lingus en dicha ruta y Air France poseía CityJet, compañía con base en Dublín. Añade que la Comisión no prueba en modo alguno, en el considerando 1218 de la Decisión impugnada, que, si las franjas horarias se repartiesen entre dos transportistas muy poderosos, la operación, según queda modificada por los compromisos, obstaculizaría la competencia efectiva de manera significativa en la ruta Dublín-Londres (Heathrow). Por otro lado, según la demandante, puesto que la sustituibilidad de los aeropuertos londinenses es limitada, esta ruta explotada por Aer Lingus no permite ejercer ninguna presión competitiva significativa sobre las operaciones de Ryanair con destino a otros aeropuertos londinenses. Por último, afirma que, al limitarse a mencionar el «riesgo de una controversia jurídica» en cuanto a la posibilidad de que Ryanair ceda las franjas horarias en Heathrow

sin el consentimiento de los otros accionistas de Aer Lingus, la Comisión no tuvo en cuenta un dictamen jurídico presentado por un asesor irlandés en el que se afirmaba que tal cesión era posible.

515 En sexto lugar, en lo que respecta a los compromisos de conducta, la demandante afirma que el compromiso relativo a una reducción del 10% de los precios de Aer Lingus podía verificarse fácilmente mediante la publicación en el informe anual de Aer Lingus de su precio medio. Considera que la Comisión incurrió en error al solicitar a Ryanair que precisase si la reducción de los precios se refería a todas las rutas en las que se solapan las actividades. En efecto, sostiene que es prácticamente imposible aumentar los precios en las rutas en las que existe un solapamiento de actividades y también reducir globalmente en un 10% los precios en todas las rutas de corto recorrido. Asimismo, si bien la Comisión afirma que no puede prever qué constituye un precio competitivo, considera que la reducción de los precios daría lugar a ventajas considerables y realizables. Según la demandante, la «congelación de las frecuencias» en caso de una nueva entrada tenía como objetivo responder a las afirmaciones de la Comisión relativas a la supuesta reacción agresiva de Ryanair respecto de los nuevos competidores, reacción consistente en incrementar las frecuencias en las rutas en las que entre una nueva compañía aérea. Añade que el compromiso de no reducir las frecuencias estaba destinado a remediar la preocupación por la posibilidad de que Ryanair reduzca la capacidad en las rutas en las que se solapan las actividades e impedir, así, que incremente sus precios. Sostiene que, al comprometerse a mantener la capacidad combinada en las rutas en las que existe un solapamiento de actividades, Ryanair no podrá incrementar los precios, a la vez que mantiene un coeficiente de ocupación por vuelo aceptable, lo cual es crucial en el contexto de su modelo económico.

516 En séptimo lugar, en lo que respecta a la solución del «comprador inicial», la demandante señala, en primer lugar, que esta solución jamás fue utilizada en asuntos anteriores relativos a compañías aéreas. A su juicio, tal exigencia es igualmente superflua y desproporcionada. Sostiene que, habida cuenta del hecho de que Ryanair ofrece los precios más bajos del mercado y que un gran número de rutas en las que se solapan las actividades no generan un tráfico suficiente para soportar a un tercer transportista, es comercialmente muy difícil encontrar un «comprador inicial». Según la demandante, la única opción consiste en que Ryanair y Aer Lingus abandonen dichas rutas o

celebren con el «comprador inicial» una práctica colusoria ilegal relativa a la fijación de los precios. Además, considera que la «congelación de las frecuencias» dará lugar a que no se disuada a los nuevos participantes de entrar en las rutas en las que existe un solapamiento de actividades ante el riesgo de que Ryanair aumente sus frecuencias en dichas rutas. Sostiene que, a excepción de las franjas horarias de Heathrow, las franjas horarias de Dublín y de la mayoría de los demás aeropuertos en Europa (a excepción, quizás, de los otros aeropuertos principales saturados) no poseen un valor intrínseco y, por tanto, no son interesantes para otras compañías aéreas. Por último, considera que la Comisión incurrió en error al considerar que el compromiso relativo al «comprador inicial» era insuficiente debido a su alcance limitado y al hecho de que daría lugar a una «entrada fragmentada» (considerando 1238 de la Decisión impugnada). A su juicio, dicho compromiso, reforzado en el proyecto de 1 de junio de 2007, se basa en la solicitud realizada en este sentido por los servicios de la Comisión. La demandante critica igualmente la voluntad de la Comisión de hacer recaer sobre ella el riesgo de que no se encuentre ningún «comprador inicial» dentro del plazo impartido.

<sup>517</sup> La Comisión, apoyada por Irlanda y Aer Lingus Group, recuerda que examinó y desestimó los compromisos de 3 de mayo de 2007 al considerar lo siguiente: las medidas relativas a las franjas horarias no eran adecuadas, puesto que no daban lugar a una entrada significativa en las rutas en las que los servicios se solapan (considerandos 1186 a 1196 de la Decisión impugnada), la propuesta del «comprador inicial» no paliaba la inexistencia de una perspectiva de entrada (considerando 1197 de la Decisión impugnada), el alcance de los compromisos era insuficiente (considerandos 1199 a 1206 de la Decisión impugnada), los compromisos no mencionaban las franjas en los aeropuertos de destino importantes (considerandos 1207 a 1209 de la Decisión impugnada), los compromisos tan sólo darían lugar a la entrada de varias compañías aéreas (entrada fragmentada) (considerandos 1210 a 1212 de la Decisión impugnada), los compromisos no tenían en cuenta el modelo de explotación del nuevo competidor (considerandos 1213 a 1215 de la Decisión impugnada), los compromisos relativos a las franjas de Londres-Heathrow no permitían eliminar los problemas de competencia en la ruta Dublín-Londres (considerandos 1216 a 1219 de la Decisión impugnada)

y los demás compromisos no permitían eliminar los obstáculos para la competencia efectiva (considerandos 1220 a 1226 de la Decisión impugnada).

518 En particular, la Comisión considera que las soluciones relativas al acceso tan sólo son admisibles en circunstancias en las que se demuestra de manera suficiente que nuevos competidores entrarán realmente en el mercado, remediando, así, los problemas de competencia señalados (considerando 1188 de la Decisión impugnada). Sostiene que el objetivo principal de los compromisos es garantizar estructuras de mercado competitivas y, a todas luces, la mera amenaza de entrada de un competidor no basta para lograr dicho objetivo, salvo en circunstancias muy excepcionales. Afirma que, en realidad, la sustituibilidad de la demanda es el «factor de disciplina más inmediato y más eficaz» para los proveedores de un producto o de un servicio determinado, en particular en lo que respecta a sus decisiones en materia de fijación de precios, mientras que la presión resultante de la competencia potencial es, por regla general, menos directa, y requiere, en todo caso, un análisis en profundidad. La Comisión señala que, en el caso de autos, los mercados de referencia no se caracterizan por una «facilidad de acceso probada», sino más bien por un «movimiento de salida de los competidores distintos de Aer Lingus». A su juicio, nada indica en las Directrices que una concentración que de lugar a un monopolio no obstaculizará la competencia efectiva de manera significativa si existe una amenaza suficiente de entrada de nuevos competidores. Considera que la sentencia *easyJet/Comisión*, citada en el apartado 102 *supra*, tampoco es pertinente sobre este punto. Según la Comisión, en dicho asunto, el Tribunal consideró que la identificación por el nombre de un nuevo competidor no era necesaria, puesto que, tras los compromisos, varios competidores habían mostrado su interés en una entrada en los mercados afectados y que, por tanto, la entrada efectiva de un nuevo competidor podía considerarse muy probable. Sin embargo, alega que, en el caso de autos, la llegada de un nuevo competidor es improbable, por los motivos expuestos en el apartado 7.8 de la Decisión impugnada y debido al hecho de que ninguno de los competidores que respondieron a la consulta de los operadores del mercado manifestó su intención de entrar concretamente en una de las rutas en las que los servicios se solapan (considerandos 1190 a 1196 de la Decisión impugnada), con la excepción eventual de Air France y British Airways, quienes expandirían sus actividades en la ruta Dublín-Londres, lo que la Comisión consideró insuficiente para eliminar los problemas de la competencia en dicha ruta (considerandos 1216 a 1219 de la Decisión impugnada). La Comisión sugirió de manera informal que Ryanair designase a un «comprador inicial» debido a la falta de perspectivas de entrada.



A su parecer, el hecho de que se trate de la primera concentración de compañías aéreas en la que las Comisión realiza tal propuesta o que Ryanair considere que es difícil o incluso imposible cumplirla, carece de importancia. En lo que respecta a los asuntos anteriores, señala que la presente operación difiere de los mismos en que se trata de dos compañías que proponen servicios de punto a punto y ambas explotan un número importante de aparatos a partir de un mismo aeropuerto en un número considerable de rutas en las que los servicios se solapan. Sin embargo, a diferencia de lo que sucedía en los asuntos anteriores, la saturación de los aeropuertos no es la única barrera para el acceso en el caso de autos. La Comisión señala que no puede aceptar compromisos que eliminen tan sólo parcialmente estos problemas de competencia debido a que la parte interesada no pueda aceptar otros compromisos.

#### b) Apreciación del Tribunal

<sup>519</sup> El proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 se redactó tras debates en profundidad mantenidos entre la Comisión y Ryanair sobre el contenido de los compromisos de 3 de mayo de 2007 y las soluciones para los problemas detectados. A este respecto, es preciso remitirse a las alegaciones formuladas por Ryanair sobre el contenido de la reunión de 1 de junio de 2007 (véase el apartado 471 anterior) y al contenido de la conferencia telefónica grabada que tuvo lugar entre Ryanair y la Comisión el 29 de mayo de 2007.

<sup>520</sup> A pesar de estas precisiones sobre lo que se consideraba necesario para autorizar la operación, la demandante –según sus propias declaraciones (véase el apartado 471 anterior)– presentó una propuesta final de compromisos que no respondía a las solicitudes de la Comisión en lo que respecta al número considerable de aparatos que

debían desplegarse en Dublín en un plazo de seis meses a contar desde la adopción de la Decisión impugnada, con la posibilidad de una prórroga de seis meses. La propuesta de Ryanair era aceptar el principio del posicionamiento inmediato de la mitad de dicho número considerable de aparatos, además de dos aviones afectados a las rutas con destino hacia Londres-Heathrow en el plazo de seis meses a contar desde la publicación de una nueva oferta, la cual se publicaría en un plazo de seis meses a contar desde la adopción de la Decisión impugnada, con una posible prórroga de seis meses.

521 Además, en el marco de las soluciones propuestas en el caso de autos, a saber, esencialmente, la adquisición de franjas horarias por uno o varios operadores, Ryanair da por sentado que el conjunto Ryanair-Aer Lingus no plantearía problemas de competencia mientras permitiese a nuevos competidores u operadores presentes en la ruta con destino hacia Londres-Heathrow adquirir franjas horarias para desarrollar su cuota de mercado. La Comisión consideró que esta medida era insuficiente para solucionar el efecto contrario a la competencia que suponía la desaparición del principal competidor de Ryanair. Así, durante la vista, manifestó que, en el caso de autos, Ryanair debería haber renunciado a su cuota de mercado en favor de los competidores, en lugar de intentar que se aceptase la creación o el refuerzo de la posición dominante del conjunto Ryanair-Aer Lingus en una u otra ruta, partiendo del supuesto de que un competidor hipotético se instalaría o desarrollaría su cuota de mercado por el mero hecho de que se ofertasen franjas horarias.

522 A este respecto, procede recordar que, a diferencia de las concentraciones anteriores en el sector del transporte aéreo de pasajeros (como las controvertidas en los asuntos Air France/KLM y Lufthansa/Swiss), en el caso de autos, la Comisión no podía considerarse satisfecha únicamente con las franjas horarias para garantizar el acceso a una ruta. En efecto, no se trata de una operación que interese a operadores activos que disponen de un aeropuerto de amarre en diferentes países. Ryanair y Aer Lingus operan desde el mismo aeropuerto, el aeropuerto de Dublín, donde disponen de ventajas significativas que los competidores no pueden obtener fácilmente.

523 Además, los resultados de los test de mercado mostraron que los competidores actuales y potenciales no estaban dispuestos a hacer la competencia a la entidad resultante de la concentración en todas las rutas afectadas por la operación. Incluso en la ruta Dublín-Londres (Heathrow), el interés de algunas compañías, que a veces ya estaban presentes, no fue confirmado por una declaración de compromisos firme sobre este punto, la cual podría haber sido presentada por Ryanair para ratificar su compromiso relativo al «comprador inicial».

524 En esta fase del procedimiento, por los motivos legítimamente expuestos en la Decisión impugnada en lo que respecta a los compromisos de 3 de mayo de 2007 y habida cuenta de las precisiones aportadas por el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007, la demandante no presenta alegaciones capaces de impugnar, de manera suficiente en Derecho, la apreciación de la Comisión, recogida en la Decisión impugnada, según la cual el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 no le permitía concluir, con certeza, que sería posible aplicarlo y que las soluciones resultantes serían suficientemente viables y duraderas para que no pudieran producirse en un futuro relativamente cercano los obstáculos para la competencia efectiva que dichos compromisos pretenden evitar.

525 Por tanto, procede desestimar el quinto motivo tanto en lo que respecta a la validez formal de las propuestas enviadas a la Comisión en el marco del procedimiento administrativo como por lo que se refiere a la apreciación del fondo del contenido de dichas propuestas.

526 A la luz de las anteriores consideraciones procede desestimar el recurso interpuesto por Ryanair.

## Costas

- 527 A tenor del artículo 87, apartado 2 del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.
- 528 Dado que se han desestimado las pretensiones de Ryanair, procede condenarla a cargar con sus propias costas, así como con aquéllas en las que hayan incurrido la Comisión y Aer Lingus Group, conforme a las pretensiones de estas últimas.
- 529 A tenor del artículo 87, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento de Procedimiento, los Estados miembros que intervengan como coadyuvantes en el litigio soportarán sus propias costas. En consecuencia, Irlanda cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Tercera)

decide:

**1) Desestimar el recurso.**

- 2) **Ryanair Holdings plc cargará con sus propias costas así como con aquéllas en las que hayan incurrido la Comisión Europea y Aer Lingus Group plc.**
  
- 3) **Irlanda cargará con sus propias costas.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 6 de julio de 2010.

Firmas

## Índice

Hechos que originaron el litigio .....	II - 3472
A. Partes del litigio .....	II - 3472
B. Procedimiento administrativo .....	II - 3473
C. Contenido de la Decisión impugnada .....	II - 3474
1. Mercados de referencia .....	II - 3475
2. Apreciación de los efectos de la operación sobre la competencia .....	II - 3476
3. Evaluación de los compromisos .....	II - 3478
Procedimiento y pretensiones de las partes .....	II - 3478
Fundamentos de Derecho .....	II - 3480
A. Sobre el primer motivo, relativo a la apreciación de la relación de competencia existente entre Ryanair y Aer Lingus .....	II - 3483
1. Sobre la «excesiva importancia» concedida a las cuotas de mercado .....	II - 3485
a) Alegaciones de las partes .....	II - 3485
b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3486
2. Sobre la falta de toma en consideración de las «diferencias fundamentales» entre Ryanair y Aer Lingus .....	II - 3491
a) Sobre la utilización del concepto de «competidores más cercanos» y la deducción «automática» de que existen presiones competitivas significativas .....	II - 3492
Alegaciones de las partes .....	II - 3492
Apreciación del Tribunal .....	II - 3493
	II - 3683

b)	Sobre las «diferencias fundamentales» relativas a los costes de explotación, los precios aplicados y el nivel de las prestaciones .....	II - 3495
	Alegaciones de las partes .....	II - 3495
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3497
c)	Sobre la diferencia entre los aeropuertos de destino .....	II - 3504
	Alegaciones de las partes .....	II - 3504
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3507
3.	Sobre la ventaja competitiva que confiere la existencia de una base en el aeropuerto de Dublín .....	II - 3516
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3516
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3517
4.	Sobre las «pruebas no técnicas» .....	II - 3520
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3520
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3522
5.	Sobre el análisis econométrico de la Comisión .....	II - 3525
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3525
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3528
6.	Sobre los análisis econométricos presentados por Ryanair .....	II - 3541
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3541
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3543
7.	Sobre la presión competitiva que ejercen las compañías de vuelos charter ....	II - 3545
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3545
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3546

8.	Sobre la investigación relativa a los pasajeros .....	II - 3548
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3548
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3549
9.	Sobre la investigación relativa a las empresas clientes .....	II - 3551
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3551
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3553
10.	Sobre el perjuicio para los consumidores .....	II - 3554
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3554
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3556
B.	Sobre el segundo motivo, relativo a la apreciación de las barreras para el acceso .....	II - 3557
	1. Sobre el significado que ha de darse a la entrada de nuevos competidores en los mercados de referencia .....	II - 3559
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3559
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3560
	2. Sobre las entradas y salidas en el sector del transporte aéreo .....	II - 3562
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3562
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3563
	3. Sobre la toma en consideración del modelo económico de Ryanair .....	II - 3564
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3564
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3566
	4. Sobre las ventajas relativas a la posesión de bases de operaciones en Irlanda ..	II - 3568
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3568
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3572



5.	Sobre los costes y los riesgos relativos a una entrada en el mercado .....	II - 3577
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3577
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3578
6.	Sobre la reputación de Ryanair como barrera para el acceso .....	II - 3580
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3580
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3581
7.	Sobre la «prontitud» .....	II - 3583
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3583
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3584
8.	Sobre la existencia de rutas más rentables fuera de Irlanda .....	II - 3586
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3586
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3587
9.	Sobre la saturación aeroportuaria .....	II - 3589
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3589
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3590
10.	Sobre la posición del conjunto Ryanair-Aer Lingus en el aeropuerto de Dublín	II - 3592
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3592
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3593
C.	Sobre el tercer motivo, relativo al análisis competitivo ruta por ruta .....	II - 3594
	1. Sobre la admisibilidad .....	II - 3594
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3594
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3596

2.	Sobre el fondo .....	II - 3598
a)	Sobre la ruta Dublín-Londres .....	II - 3598
	Alegaciones de las partes .....	II - 3598
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3600
b)	Sobre las rutas Dublín-Birmingham, Dublín-Edimburgo, Dublín-Glasgow, Dublín-Manchester y Dublín-Newcastle .....	II - 3604
	Alegaciones de las partes .....	II - 3604
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3606
	— Sobre la ruta Dublín-Birmingham .....	II - 3607
	— Sobre la ruta Dublín-Edimburgo .....	II - 3609
	— Sobre las rutas Dublín-Glasgow, Dublín-Manchester y Dublín-Newcastle .....	II - 3610
c)	Sobre las rutas Shannon-Londres y Cork-Londres .....	II - 3611
	Alegaciones de las partes .....	II - 3611
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3611
d)	Sobre las rutas Dublín-Fráncfort, Dublín-París, Dublín-Madrid, Dublín-Bruselas, Dublín-Berlín y Dublín-Hamburgo (Lübeck) .....	II - 3613
	Alegaciones de las partes .....	II - 3613
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3614
	— Sobre las rutas Dublín-Berlín y Dublín-Hamburgo (Lübeck) ...	II - 3614
	— Sobre la ruta Dublín-Bruselas .....	II - 3615
	— Sobre la ruta Dublín-Fráncfort .....	II - 3616
	— Sobre las rutas Dublín-Madrid y Dublín-París .....	II - 3617
		II - 3687

e)	Sobre las rutas Dublín-Milán y Dublín-Roma .....	II - 3618
	Alegaciones de las partes .....	II - 3618
	Apreciación del Tribunal .....	II - 3619
D.	Sobre el cuarto motivo relativo a la apreciación de las eficiencias invocadas .....	II - 3621
1.	Sobre el carácter verificable de las eficiencias alegadas .....	II - 3624
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3624
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3628
2.	Sobre el carácter inherente a la concentración de determinados aspectos del incremento de la eficiencia alegado .....	II - 3636
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3636
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3637
3.	Sobre el beneficio para los consumidores .....	II - 3639
a)	Alegaciones de las partes .....	II - 3639
b)	Apreciación del Tribunal .....	II - 3640
4.	Conclusión sobre el análisis de los efectos de la operación sobre la competencia .....	II - 3643
E.	Sobre el quinto motivo, relativo a la apreciación de los compromisos .....	II - 3644
1.	Consideraciones preliminares .....	II - 3644
a)	Sobre el marco de análisis de los compromisos .....	II - 3644
b)	Sobre la descripción y la evaluación de los compromisos de 3 de mayo de 2007 .....	II - 3647
c)	Sobre la descripción y la evaluación del proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 .....	II - 3653

2.	Sobre la inexistencia de lagunas formales en los compromisos de 3 de mayo de 2007 .....	II - 3657
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3657
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3662
3.	Sobre la inexistencia de lagunas formales en el proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 .....	II - 3665
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3665
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3667
4.	Sobre la apreciación del fondo de los compromisos de 3 de mayo de 2007 y del proyecto de compromisos de 1 de junio de 2007 .....	II - 3669
	a) Alegaciones de las partes .....	II - 3669
	b) Apreciación del Tribunal .....	II - 3678
	Costas .....	II - 3681