

**Kokkuvõtte komisjoni otsuse,
27. juunil 2007,
millega koondumine kuulutatakse kokkusobimatuks ühisturuga ja EMP lepinguga**

(Juhtum nr COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 47/05)

27. juunil 2007 võttis komisjon vastu otsuse ühinemist käsitlevas juhtumis vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 139/2004 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) ⁽¹⁾ (edaspidi „ühinemismäärus“) ja eriti selle määruse artikli 8 lõikele 3. Otsuse mittekonfidentsiaalne täielik versioon on kättesaadav juhtumi autentses keeles konkurentsi peadirektoraadi veebilehel:

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

I. KOKKUVÕTE

1. Juhtumis käsitleti Iirimaa lennuettevõtja Ryanair kava omandada konkurent Aer Lingus. Mõlemad ettevõtjad osutavad regulaarseid õhuvõtteenuseid. Nende tegevus kattub eelkõige Dublini lennujaamas.
2. Kavandatav ost, millega Ryanair omandab ainukontrolli Aer Linguse üle, on koondumine ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses. Koondumine on ühinemismääruse artikli 1 lõike 3 kohaselt ühenduse seisukohalt oluline.
3. Käesolevas otsuses sätestatakse kooskõlas eelmiste õhutranspordi sektori juhtumitega, et asjaomane tooteturg hõlmab regulaarseid lennuliinidel osutatavaid õhutransporditeenuseid, kusjuures iga lähte- ja sihtpunkti vahelist lennuliini käsitletakse eraldiseisva turuna (lähte- ja sihtpunktil põhinev lähenemisviis). Turu-uuringu käigus jõuti ka järeldusele, et teatud lennujaamad, mis teenindavad sarnaseid lennuliinide võrke (nt suured lennujaamad, mida teenindab Aer Lingus, ja teisejärgulised lennujaamad, mida teenindab Ryanair), kuuluvad samale asjaomasele tooteturule.
4. Otsuses rõhutatakse, et ühinemine liidaks kaks odavlennuettevõtjat, kes on olulisel määral esindatud eelkõige Dublini lennujaamas, mille Euroopa lühimaaliikluse mahust moodustaks nende ettevõtjate lendude arv pärast ühinemist ligikaudu 80 %. Otsuses tehakse kindlaks 35 lennuliini, kus osapoolte tegevus kattub. Nende lennuliinide puhul põhjustaks tehing monopoolse seisundi tekke 22 lennuliinil ning väga suure (60 %) turuosa saavutamise 13 lennuliinil. Lisaks on Ryanair ja Aer Lingus üksteise kõige tõenäolisemad konkurendid nendel lennuliinidel, mida praegu teenindab ainult üks ühinevatest pooltest.
5. Komisjoni uuring kinnitas, et tekivad turuletulekut takistavad tõkked, mis raskendavad uue lennuettevõtja tulekut lennuliinidele, kus ühinevate osapoolte tegevus kattub.
6. Ryanairi pakutud kohustuste puhul leiti, et need on liiga väikesed, et korvata komisjoni tuvastatud tõhusa konkurentsi märkimisväärselt takistamisest tulenevat kahju.
7. Sellest tulenevalt järeldatakse otsuses, et teatatud koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi Iirimaa suunduvat ja sealt väljuvat teatavat lennuliinidel, ning kuulutatakse koondumine ühisturuga ja EMP lepinguga kokkusobimatuks.

II. ASJAOMASED POOLED

8. Ryanair on lennuettevõtja, kes pakub regulaarseid liinilennuteenuseid enam kui 400 lennuliinil 24 Euroopa riigis. Ryanair teenindab üle 75 Iirimaa (peamiselt Dublini, kuid ka Shannoni, Corki, Kerry ja Knocki) ja muude Euroopa riikide vahelist lennuliini. Ettevõtjal on praegu ligi 120 õhusõidukist koosnev lennukipark ja 19 tugipunkti üle Euroopa, kõige tähtsamad nendest on Londoni Stansted ja Dublin.

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

9. Aer Lingus on Dublinis asuv lennuettevõtja. Nagu Ryanair, pakub ka tema regulaarseid liinilennuteenuseid enam kui 70 lennuliinil Iirimaa lennujaamade Dublini, Shannoni ja Corki ning paljude Euroopas ja mitmete väljaspool Euroopat asuvate sihtpunktide vahel. Lisaks teenindab Aer Lingus peamiselt Ameerika Ühendriikidesse suunduvaid pikamaalende ning pakub kaubaveeteenuseid ja kohti reisikorraldajatele. Aer Lingus asub eeskätt Dublini lennujaamas (ning vähemal määral Corki ja Shannoni lennujaamades), tema lennukipargis on kokku 28 lühimaa- ja 7 pikamaalende sooritavat lennukit.

III. TEHING

10. Tehinguga omandab Ryanair ainukontrolli Aer Linguse üle kõikide ringlusse lastud Aer Linguse aktsiate avaliku ostupakkumise teel. Ryanair alustas 2006. aasta septembrist novembrini märkimisväärse arvu aktsiate kokkuostmist, omandades 25,17 % Aer Linguse aktsiakapitalist. Lisaks tegi Ryanair 2006. aasta 5. oktoobril avaliku ostupakkumise kogu Aer Linguse aktsiakapitalile nõustumistähtajaga kuni 13. novembrini 2006, mida Ryanair hiljem pikendas kuni 4. detsembrini ja seejärel kuni 22. detsembrini 2006. Kuna Ryanairi poolne aktsiate ost ja avalik ostupakkumine on üksteisega tihedalt seotud nii ajaliselt kui ka majandusliku põhieesmärgi poolest, kujutab aktsiate omandamine enne avalikku ostupakkumist ja ostupakkumise ajal ning ostupakkumise tegemine ise endast üht koondumist ühinemismääruse artikli 3 tähenduses. Kuigi Ryanairi ostupakkumise tähtaeg on möödunud, kuulub see endiselt komisjoni pädevusse, sest Ryanair on juba teatanud uue ostupakkumise tegemise plaanist juhul, kui komisjon kiidab tehingu heaks. ⁽¹⁾

IV. ÜHENDUSE MÕÕDE

11. Koondumine on ühinemismääruse artikli 1 lõike 3 kohaselt ühenduse seisukohalt oluline. Asjaomaste ettevõtjate ülemaailmne aasta kogukäive on üle 2 500 miljoni EUR ning kummagi aastakäive Euroopa ühenduses ületab 100 miljonit EUR. Seega on täidetud artikli 1 lõike 3 punktides a ja d sätestatud tingimused. Lisaks sellele on selge, et Ryanairi ja Aer Linguse käive ühes liikmesriigis ei moodusta üle kahe kolmandiku nende kogukäibest Euroopa Ühenduses. See, kas nii Ryanairi kui ka Aer Linguse aasta kogukäive vähemalt kolmes liikmesriigis ulatub üle 100 miljoni EUR ning kas kumbki saavutab kõnealustes liikmesriikides vähemalt 25 miljoni EUR suuruse aastakäibe, mis on sätestatud ühinemismääruse artikli 1 lõike 3 punktides b ja c, sõltub kõnealuste ettevõtjate käibe geograafilisest jaotumisest.
12. Otsuses vaadeldakse mitut nende liikmesriikidevaheliste lendude piletimüügist tuleneva käibe määramise meetodikat, kui kliendi asukohta pileti ostmise ajal ei ole võimalik kindlaks teha. Otsuses järeldatakse, et sellises olukorras ja ka käesoleva juhtumi puhul näivad võimalike alternatiivsete meetodikate seas kõige asjakohasena eelkõige „50/50” meetodika ja pileтите lähtekohal põhinev meetodika (mõlemad pooled müüvad Euroopa-sisestel lendudel ainult ühesuunapileteid). See tundub asjakohasena ka juhul, kui reisi sihtpunkti suunduvate kui ka sealt tagasitulevate lendude piletid ostetakse ühel ja samal ajal, eriti liinilennuteenuseid osutavate lennuettevõtjate puhul nagu Ryanair ja Aer Lingus.

V. ASJAOMASED TURUD

13. Ryanairi ja Aer Linguse tegevus kattub Euroopa Majanduspiirkonnas osutatavate regulaarsete reisijate õhuvoteenuste valdkonnas. Ryanair väidab, et tema ärimudeli spetsiifilisuse ja selle aluseks olevate ülimadalate kulude tõttu ei piira tema hinnakujunduspoliitikat mitte lennuettevõtjad, vaid pigem tarbijate üldine õhuvoteenuste tarbimise tase. Otsuses tunnustatakse, et regulaarsed õhutransporditeenused kujutavad endast mitmetahulist turgu, millel on mitu äri- ja tegevusmudelit ja mis hõlmab eri tasemel lennuteenuseid. Samal ajal kui nii Ryanairi kui ka Aer Lingust võib pidada Euroopa odavlennuettevõtjateks, siis Ryanair on selgelt lisateenusteta vedaja, Aer Linguse teenus on aga mõnevõrra parem, st ta pakub teatavat lisakvaliteeti, mida Ryanairil pole (näiteks lendab see kallimatesse peamistesse lennujaamadesse, Ryanair aga lendab teisejärgulistesse lennujaamadesse). Seda kajastab tõsiasi, et Aer Linguse keskmine piletihind on Ryanairi omast kõrgem. Hoolimata sellest, et Ryanair ja Aer Lingus pakuvad erineva tasemega tooteid, järeldatakse otsuses, et nad on teenuste pakkumisel teineteise konkurendid.

⁽¹⁾ Vt ühinemismääruse artikli 4 lõige 1.

14. Ryanair väidab, et asjaomane tooteturg hõlmab regulaarseid liinilennuteenuseid, kusjuures iga lähte- ja sihtpunkti vahelist lennuliini määratletakse eraldiseisva turuna. Otsuses selgitatakse, et see on kooskõlas komisjoni varasema otsustetegemise praktikaga ⁽¹⁾ ja et kõnealust lähenemisviisi kinnitati ka põhjalikus turu-uuringus. Teine võimalus, mille puhul oleks kindlaks tehtud lirimaalt väljuvate ja sinna suunduvate lühimaalendude koguturg, lähtudes eelkõige osapoolte ühisest tugipunktist Dublinist väljuvate eri lennuliinide pakkumise asendatavusest, jäeti kõrvale. Pakkumise asendamine ei oleks piisavalt vahetu ega tõhus. Pealegi ei arvestataks sellises turumääratluses eri lennuliinide nõudluse asendatavust, mis suurema osa tarbijate jaoks praktiliselt puudub.
15. Seetõttu kinnitati komisjoni turu-uuringus lähte- ja sihtpunktil põhineva lähenemisviisi rakendamine. Asjaomaseid pakkumist käsitlevaid kaalutlusi ei ole siiski jäetud arvestamata, vaid neid käsitletakse konkurentsile antava hinnangu raames.
16. Ryanair väidab, et asjaomased lähte- ja sihtpunktiga seotud turgusid tuleks piirata lennujaamadevaheliste liinidega, kuna tema väitel ei pea klient isegi siis, kui teatavas linnas või selle ümbruskonnas on mitu lennujaama, neid lennujaamasid vastastikku asendatavateks. Vastupidi, komisjoni uuring näitas, et kliendid peavad suurt osa nendest lennujaamadest asendatavateks ja et asjaomaseid lähte- ja sihtpunktide paare tuleks paljude lennuliinide puhul määratleda pigem kui linnadevahelisi liine. Nii kvalitatiiv- kui ka kvantitatiivanalüüs kinnitasid lennujaamade asendatavust reisijate jaoks 18 lennuliinil 20st, kusjuures otsuses esitatakse üksnes linnadevaheliste liinide kattumised. Seetõttu on eri lennujaamade teenindamine käesoleval juhul vaid üks ühel turul konkureerivate lennuteenuste eristamise element ning see ei õigusta kahe turu kindlaksmääramist.
17. Järgnevas tabelis esitatakse kokkuvõtte linnapaaridest, mille asendatavust otsuses hinnatakse. Ainult Amsterdami ja Eindhoveni ning Nantes'i ja Rennes'i puhul näitas turu-uuring, et lennujaamad ei ole vastastikku asendatavad:

Tabel 1

Linnapaaride kindlaksmääramiseks oluliste lennujaamade loetelu

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

(¹) Vt nt juhtumid nr M.3940 — Lufthansa/Eurowings, nr M.3280 — Air France/KLM, nr M.3770 — Lufthansa/Swiss.

Linn		
Lennujaamad		
Glasgow	Pariis	Lyon
Glasgow International (GLA)	Paris Charles de Gaulle (CDG)	Lyon St Exupéry (LYS)
Prestwick (PIK)	Beauvais-Tillé (BVA)	Grenoble (GNB)
Toulouse	Nantes/Rennes	Brüssel
Toulouse Blagnac (TLS)	Rennes (RNS)	Bruxelles (BRU)
Carcassonne (CCF)	Nantes Atlantique (NTE)	Charleroi Brussels South (CRL)
Amsterdam	Frankfurt	Hamburg
Amsterdam Schiphol (AMS)	Frankfurt International (FRA)	Hamburg (HAM)
Eindhoven (EIN)	Hahn (HHN)	Lübeck Blankensee (LBC)
Viin/Bratislava	Alicante	Bilbao
Wien Schwechat Internationella (VIE)	Alicante (ALC)	Bilbao Sondica (BIO)
Bratislava (BTS)	Murcia San Javier (MJV)	Vitoria (VIT)
Tenerife	Rooma	Veneetsia
Tenerife Norte Los Rodeos (TFN)	Rooma Ciampino (CIA)	Veneetsia (VCE)
Tenerife Sur Reina Sofia (TFS)	Rome Fiumicino (FCO)	Treviso (TSF)
Bologna		
Bologna Guglielmo Marconi (BLQ)		
Forlì (FRL)		

18. Lisaks kinnitas turu-uuring seisukohta, et vahemaandumisega lennud või muud transpordiliigid ei asenda üldjuhul osapoolte kattuvatel lennuliinidel sooritatavaid otselendusi. Tehing mõjutab üksnes Euroopa-siseseid lende, mis on lühikese kestusega. Komisjon ei võtnud ka varem arvesse kõnealust liiki lennuliinidel sooritatavaid vahemaandumisega lende (mõne erandiga, mida tehti igal üksikul juhul eraldi). Pealegi, kuna käesolev juhtum on seotud peamiselt punktist punkti sõitvate reisijatega lendudel, kus ümberistumisvõimalus puudub (Ryanair) või on see piiratud (Aer Lingus), pakuvad vahemaandumisega lennud tarbijatele veelgi vähem huvi. Iirimaa geograafilise eripära tõttu ei ole muud transpordiliigid kättesaadavad (nt kiirrongid) või ei suuda need õhutranspordiga konkureerida (nt bussid ja parvlaevad).
19. Ryanair märgib, et eelkõige peamiselt puhkereise teenindavatel lennuliinidel avaldavad osapoolte teenustele märkimisväärset konkurentsipurvet tšarterlennuettevõtjad. Turu-uuring ei kinnitanud siiski, et tšarterlennuettevõtjad avaldaksid osapooltele Iirimaa lennuliinidel olulist määral survet. Komisjoni turu-uuring näitas, et erinevalt teistest riikidest pakuvad tšarterlennuettevõtjad Iirimaaal üksnes väga väikese arvu selliseid istekohti, mida müüakse eraldi, mitte aga lõpptarbijatele pakutava puhkusepaketi osana. Lisaks on esitatud argumente selle poolt, et jätta arvesse võtmata tšarterlennuettevõtjate tegevus turul (eelkõige asjaolu, et nende teenus on erinev (tšarterlennu kohad müüakse Iirimaaal valdavalt puhkusepaketi osana), et nad müüvad teistsuguste turustuskanalite kaudu (praktiliselt ainult reisikorraldajate kaudu), et nad on vähem paindlikud (tšarterlennuettevõtjad teenindavad reisijaid tavaliselt ainult nädalavahetustel ja seega ei ole nad nii paindlikud kui ettevõtjad, kes pakuvad lende terve nädala jooksul) ning et nende teenused on sageli hooajalise iseloomuga). Kuid isegi juhul kui puhkusepaketti mittekuuluvate kohtade müüki oleks võetud arvesse, ei oleks see müüdud kohtade väga piiratud arvu tõttu mõjutanud juhtumile antavat konkurentsihinnangut.

20. Lisaks sellele on komisjon varem teinud vahet reisijatel, kelle jaoks olulisim tegur on aeg, ja reisijatel, kelle jaoks aeg ei ole olulisim tegur (teiste sõnadega ärikliente ja huvireisijaid). Käesoleva juhtumi turu-uuring kinnitas, et osapooled erinevad eelmistes juhtumites hinnatud võrgustikku kuuluvatest täiesteenu-seid pakkuvatest lennuettevõtjatest ning kõnealust erinevust arvestades ei ole põhjendatud käesolevas juhtumis eraldiseisvate turgude määramine. Isegi kui kõnealune tarbijate erinevus on olemas, siis ei ole käesoleval juhul võimalik määratleda kahte erinevat ja eraldiseisvat tarbijate rühma, kuna ühinevad lennuettevõtjad ei tee vahet nende kahe reisijatiübi vahel ning reisijad paiknevad pigem nende äärmuste vahel. Seetõttu ei ole määratletud eraldiseisvaid turge kõnealuste reisijarühmade puhul, kuigi konkurent-sianalüüsis on võetud arvesse nende reisijate üldist osakaalu, kelle jaoks on aeg olulisem.
21. Selleks et hinnata, kas kaks lennujaama on klientide seisukohalt üksteisega asendatavad, toetus komisjon mitmele tõendusallikale:
- vahemaade ja sõiduaegade võrdlusaluseks võeti 100 km/h. Kõnealust võrdlusalust kasutati lähte-punktina ja seda tõlgendati, võttes arvesse asjaomase lennujaama eripära ja muid elemente;
 - seisukohad, mida konkurendid avaldasid ühinenud ettevõtjate kohta komisjoni turu-uuringu käigus. Enamik konkurente pidasid suuri ja teisejärgulisi lennujaamu üksteist asendatavateks reisijate puhul, kelle jaoks aeg ei ole oluline;
 - lennujaamade ja liikmesriikide tsiviillennundusametuste seisukohad, nagu need avaldati komisjoni uuringu käigus, ning kõnealuste ametuste kavandatavast tehingust sõltumatult koostatud aruannete tulemused;
 - vajaduse korral võttis komisjon arvesse ka asjaolu, et lennujaamad moodustavad nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesi-sestele lennuliinidele) kohaselt nn lennujaamasüsteemi osa;
 - turustustavad ja eelkõige ka viis, kuidas Ryanair turustab oma teenuseid. Seejuures peetakse täiendavaks tõendiks asjaolu, et teatavaid lennujaamasid esitletakse konkreetset linna või linnastut teeninda-vate lennujaamadena, sest see on tegur, mida kliendid võtavad arvesse lennupileti ostmisel Interneti kaudu;
 - hinnanguline huvireisijate osakaal lennuliinil. Üldjuhul arvatakse, et huvireisijad on hinna suhtes tundlikumad. Neil on äriklientidega võrreldes suurem kalduvus valida pikem reisi kogukestvus, kui reisi kogukulu on madalam. Lennuliinidel, kus huvireisijate hinnanguline osakaal on sellest lähtuvalt suur, on mõistlik eeldada, et lennujaama asendatavuse määr on reisijate seisukohalt pigem suurem kui väiksem;
 - täiendavaks tõendiks peetakse seda, kas teisejärguliste lennujaamade ja teatud linnade vahel osuta-takse veoteenuseid ja kas neid turustatakse Ryanairi enda veebilehe kaudu (teatavatel juhtudel korraldab nende osutamist Ryanair ise);
 - komisjoni hinnakorrelatsiooni analüüsi tulemused Dublinist väljuvate olemasolevate 17 linnapaari vaheliste lennuliinide kohta;
 - Dublini lennujaamas korraldatud tarbijaküsitlus, mis annab kaudseid tõendeid teatavate lennujaama-paaride vastastikuse asendatavuse kohta nõudluse poolelt vaadatuna.
22. Eespool esitatud tõendite põhjal järeldatakse otsuses, et kavandatava tehingu hindamisel tähendab asja-omane turg reisijate regulaarsete liinilennuteenuste turgu. Kõnealuseid turgusid määratletakse lähte- ja sihtpunktil põhineva lähenemisviisi alusel, millest tulenevalt võib asjakohase lähte- ja sihtpunkti asjao-lusid arvestades üks lähte- või sihtpunkt (liinivõrk) hõlmata kahte või enam lennujaama.

VI. HINNANG KONKURENTSI KOHTA

23. Otsuses rõhutatakse, et kavandatav tehing erineb eelmistest komisjoni poolt hinnatud õhustranspordi juhtumitest, sest mõlemad ühinevad osapooled on odavlennuettevõtjad, kelle tegevus on keskendunud Euroopa-sisesele liinilennuteenuste osutamisele. Pealegi ühineksid kahte lennuettevõtjat, kelle peamine tugipunkt on Dublini lennujaam, kus nende lendude arv moodustaks pärast ühinemist ligikaudu 80 % Euroopa lühimaaliikluse mahust. Selle tulemusena kattub Aer Linguse ja Ryanairi tegevus enneolematult suures osas lennuliinidest.

24. Otsuses määratakse kindlaks 35 lennuliini, kus poolte tegevus kattub. Järgmises tabelis esitatakse ülevaade kõnealustest kattuvatest lennuliinidest koos poolte turuosadega ja nende praeguste konkurentidega:

Tabel 2

Lennuliinid, kus Ryanairi ja Aer Linguse tegevus kattub, ning ühinevate osapoolte ja nende konkurentide turuosad⁽¹⁾

Lennuliin	Ryanair	Aer Lingus	Kokku	Olemasolevad konkurendid	Osa
Dublin–Alicante	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		[0–5 %]
Dublin–Barcelona	[40–50 %]	[30–40 %]	[70–80 %]	Iberia/Clickair	[20–30 %]
Dublin–Berliin	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Bilbao/Vitoria	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Birmingham	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublin–Bologna	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Brüssel	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Edinburgh	[70–80 %]	[20–30 %]	100 %		
Dublin–Faro	[40–50 %]	[50–60 %]	100 %		
Dublin–Frankfurt	[40–50 %]	[40–50 %]	[80–90 %]	Lufthansa	[10–20 %]
Dublin–Glasgow	[50–60 %]	[30–40 %]	[90–100 %]	Loganair	[0–10 %]
Dublin–Hamburg/Lübeck	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublin–Krakov	[30–40 %]	[40–50 %]	[70–80 %]	SkyEurope	[20–30 %]
Dublin–London	[40–50 %]	[30–40 %]	[70–80 %]	BMI	[10–20 %]
				British Airways	[0–10 %]
				CityJet	[0–10 %]
Dublin–Lyon	[30–40 %]	[60–70 %]	100 %		
Dublin–Madrid	[20–30 %]	[30–40 %]	[60–70 %]	Iberia	[30–40 %]
Dublin–Malaga	[30–40 %]	[60–70 %]	[90–100 %]	Spanair	[0–10 %]
Dublin–Manchester	[70–80 %]	[20–30 %]	[90–100 %]	Luxair	[0–10 %]
Dublin–Marseille	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Milano	[30–40 %]	[60–70 %]	100 %		
Dublin–Newcastle	[70–80 %]	[20–30 %]	100 %		
Dublin–Pariis	[40–50 %]	[30–40 %]	[80–90 %]	AF/CityJet	[10–20 %]
Dublin–Poznan	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublin–Riia	[40–50 %]	[20–30 %]	[70–80 %]	Air Baltic	[20–30 %]
Dublin–Rooma	[40–50 %]	[50–60 %]	100 %		
Dublin–Salzburg	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Sevilla	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublin–Tenerife	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		

⁽¹⁾ Tabelis ei ole võetud arvesse võimalikke puhkusepaketti mittekuuluvaid kohti, mida mõned tsarterlennuettevõtjad pakuvad mõnel lennuliinil puhkusereiside sihtkohta (st eraldi ja puhkusepaketi osana müüdavad lennupiletid). Kuna aga kõnealuste kohtade osakaal müügis on tühine, ei muudaks nende lisamine olukorda.

Lennuliin	Ryanair	Aer Lingus	Kokku	Olemasolevad konkurendid	Osa
Dublin–Toulouse/Carcassonne	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublin–Veneetsia	[40–50 %]	[50–60 %]	100 %		
Dublin–Viin/Bratislava	[20–30 %]	[50–60 %]	[70–80 %]	SkyEurope	[20–30 %]
				Austrian Airlines	[0–10 %]
Dublin–Varssavi	[30–40 %]	[30–40 %]	[60–70 %]	LOT	[10–20 %]
				Norwegian Airline Shuttle	[10–20 %]
Shannon–London	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Cork–London	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Cork–Manchester	[40–50 %]	[10–20 %]	[60–70 %]	bmibaby	[30–40 %]
				Aer Arann	[0–10 %]

25. Tehing põhjustaks monopoolse seisundi tekke 22 lennuliinil ning väga suure ühise turuosa (üle 60 %) saavutamise 13 lennuliinil.
26. Ryanair väidab enda kaitseks, et kaks ühinevat osapoolt ei ole üksteise kõige lähedasemad konkurendid, kuna nad on „põhimõtteliselt erinevad” ja „hõivavad nendel turgudel, kus nad tegutsevad, eri turuosi”. Lisaks väidab Ryanair, et tiheda liikluse tõttu lennujaamades puuduvad märkimisväärsed takistused turuletulekuks ning et ühinevad osapooled ei oma ainulaadset seisundit Dublinis ega kogu Iirimaa, mis takistaks konkureerivatel lennuettevõtjatel tulla asjaomastele turgudele või isegi rajada Iirimaa oma tugipunkti.
27. Lisaks väidab Ryanair, et on olemas mitu konkureerivat lennuettevõtjat, kes saaksid siseneda kattuvatele lennuliinidele, kui ühinenud ettevõtjad tõstaksid hindu. Tõepoolest, paljudel lennuliinidel, kus poolte ühine turuosa moodustab 100 %, on sihtlennujaamas potentsiaalsed konkurendid. Näiteks Berliinis baseeruvad lennuettevõtjad Air Berlin, Lufthansa, Germanwings ja easyJet. Sama olukord on Birminghamis lennuettevõtjate Flybe, BA, bmi, easyJeti ja teiste puhul. Ryanair väitel ei pea kõnealused potentsiaalsed konkurendid ühinenud ettevõtjatele tõhusate piirangute seadmiseks baseeruma Dublini lennujaamas, vaid võivad siseneda asjaomastele lennuliinidele kas oma olemasolevatest tugipunktidest Iirimaa mitteasuvas sihtlennujaamas või isegi üldse omamata tugipunkti lennuliini algus- või lõpp-punktis. Kuid nagu otsuses üksikasjalikumalt märgitud, ei kinnita komisjoni uuring, et kõnealused lennuettevõtjad kujutavad endast piirangut, mis on sama tugev kui poolte poolt üksteisele avaldatav piirang.

Ühinemisega kaob senine konkurents Iirimaa lennuliine teenindava kahe peamise konkurendi vahel

28. Hoolimata sellest, et Aer Lingus on endine Iirimaa riiklik lennufirma, rakendas ta ümberkorralduskava ja muutis oluliselt oma ärimudelit ning muutus odavlennuettevõtjaks, kes on keskendunud punktist punkti lennuteenuste osutamisele lühimaalendudel. Aer Linguse pileti põhihinnas sisalduvad teenused vastavad üldjoontes Ryanairi põhihinnas sisalduvatele teenustele. Kuigi lennuettevõtjate pakutavad teenused erinevad siiani mõnevõrra üksteisest, mis kajastub ka erinevas pileti hinnas, kujutavad Ryanair ja Aer Lingus teineteisele siiski tõhusat konkurentsipiirangut. Vastupidi, turu-uuring kinnitas, et lennuliinidel, kus tegutsevad mõlemad ettevõtjad, võtavad mõlemad pooled arvesse teise poole pileti hindu ja pakutavaid teenuseid ning kohandavad vastavalt sellele oma tegevust ja pileti hindu. Enamik kattuvatel lennuliinidel tegutsevatest konkurentidest on kas võrgustikku kuuluvad täisteenuseid pakkuvad lennuettevõtjad (nt Lufthansa, Air France/CityJet, Iberia, BMI) või sageli oma tegevuses äriklientidele keskenduvad väiksemad piirkondlikud lennuettevõtjad (nt Loganair, Luxair või Dublinis asuv Aer Arann), keda ei saa pidada poolte lähedasteks konkurentideks. Lisaks näitas kattuvaid lennuliine käsitlev tarbijaküsitlus, et reisijate arvates on pooled omavahel rohkem asendatavad kui teiste lennuettevõtjatega.

29. Seega kinnitas uuring, et ühinevate osapoolte teenused reisijate õhustransporditeenuste turul on vastastikku hästi asendatavad ning et Ryanairi ja Aer Linguse vahel on tugev konkurents Iirimaa väljuvate ja sinna suunduvate lendude sihtpunktide, mahu, sõiduplaanide, hindade ja teenuste osas. Nimelt leidis komisjon, et nii Aer Lingus kui ka Ryanair järgivad täpselt üksteise käitumist. Täpsemalt öeldes kasutavad nad spetsiaalseid arvutiprogramme, et jälgida oma piletihindasid, ning kohandavad tulujuhtimissüsteemides oma lendude mahtu ja vähendavad hindasid vastavalt oma peamise konkurendi käitumisele. Kui lennupiletite müük on prognoositust väiksem (nt teise poole madalamate hindade või reklaami tõttu), siis püüavad mõlema ettevõtja analüütikud stimuleerida nõudlust, tehes seda tavaliselt odavamate istekohtade arvu suurendamise teel. Seda kinnitab asjaolu, et turunduskampaaniates toovad mõlemad ettevõtjad oma põhiargumendiks madalad hinnad ja esitavad tihti omavahelise võrdluse. Seega kõrvaldaks kavandatav tehing olulise pooltevahelise konkurentsi mitmel lennuliinil, kus nende tegevus kattub, mis tooks kaasa kõrgemad hinnad. Seda kinnitab ka komisjoni kvantitatiivanalüüs, kus esitatakse tõendeid mõju kohta, mis Ryanairil on Aer Linguse piletihindadele.
30. Lisaks konkureerimisele kattuvatel otseliinidel rõhutatakse otsuses asjaolu, et mõlemad lennuettevõtjad baseeruvad samas lennujaamas ja et see on viinud dünaamiliste konkurentsitingimuste tekkeni, kus mõlemad lennuettevõtjad sisenevad sageli uutele lennuliinidele ja väljuvad sealt. Seega kaotab tehing nii tegeliku pooltevahelise konkurentsi praegustel kattuvatel liinidel kui kõrvaldab Ryanairi ja Aer Linguse kui kõige tõenäolisemad võimalikud sisenejad nendele olemasolevatele Iirimaa väljuvatele ja sinna suunduvatele lennuliinidele, mida praegu teenindab ainult üks pooltest.

Takistused sisenemisel turule, kus domineerib ühinemisel tekkinud ettevõtja, on suured

31. Komisjoni uuring kinnitas märkimisväärsete turuletuleku takistuste olemasolu, mis raskendavad uute lennuettevõtjate sisenemist lennuliinidele, kus ühinevate osapoolte tegevus kattub. Kõnealused turuletuleku takistused on seotud eelkõige: i) ebasoodsa olukorraga — laiahaardelise tegevuse (tugipunkti) puudumine Dublinis, ii) uue konkurendi kantavate märkimisväärsete kulude ja riskidega seoses sisenemisega turule, mida juba teenindab kaks tugevat lennuettevõtjat, kellel on eelkõige Iirimaa üldiselt tuntud kaubamärgid, iii) Ryanairi mainega reageerida uutele turule sisenejatele agressiivselt, iv) mahupiirangutega Dublini lennujaamas ja ka mõnes sihtlennujaamas.
32. Otsuses esitatakse mitu tõendit, mis kinnitavad, et tugev tugipunkt Dublinis annab märkimisväärseid kulueeliseid ja paindlikkuse igale lennuettevõtjale, kes tegutseb Dublinist väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel. Seetõttu nõrgendaks Ryanairi peamise Dublinis (ning vähemal määral Corkis ja Shannonis) baseeruva tegeliku või potentsiaalse konkurendi kõrvaldamine paratamatult Ryanairile Iirimaa lennuliinidel avaldatavat konkurentsipurvet. Ükski teine lennuettevõtja ei saaks tõhusalt asendada paindlikku ja kulutõhusat Aer Lingust mitmel Iirimaa väljuval ja sinna suunduval lennuliinil. Iga uus turuletulija puutuks kokku tugeva ja ühinemisel tekkinud märkimisväärse kulueelisega ettevõttega, kes suudaks kiiresti reageerida mistahes Iirimaa väljuva ja sinna suunduva lennuliini avamisele. Tuleb siiski tunnistada, et sihtlennujaamas baseeruvatel lennuettevõtjatel oleks sellel konkreetset lennuliinil samaväärne põhieelis. Kuid kõnealused lennuettevõtjad puutuvad kokku muude uuringus kindlaksmääratud turuletuleku takistustega ning nagu osutatud allpool, ei viita miski sellele, et keegi neist oleks tõenäoline turuletulija, kes avaldaks ühinemisel tekkinud ettevõtjale piisavat konkurentsipurvet.
33. Märkimisväärsed turule sisenemise kulud ja riskid on seotud asjaoluga, et Iirimaa väljuvaid ja sinna suunduvaid Euroopa-siseseid lende valitsevad Ryanair ja Aer Lingus, kellel on laialdaselt tunnustatud kaubamärgid ja palju lennuliine. Konkureerimine kahe kõnealuse laialdaselt tunnustatud kaubamärgiga raskendab võimalike turule sisenejate väitel oluliselt konkureerimist, võrreldes muude riikidega, kus ei ole kahte suurte tugipunktidega laialdaselt tunnustatud odavlennuettevõtjat. Lisaks sellele on paljudel kattuvatel lennuliinidel Iirimaa pärit reisijate osakaal märkimisväärselt suur. Seetõttu peaks iga uus turuletulija investeerima olulisel määral oma teenuste turustamisse ja reklaami Iirimaa. Otsuses tuuakse mitu näidet Ryanairi agressiivse reaktsiooni kohta uute Iirimaa turule sisenejate suhtes. Näiteks püüdis easyJet siseneda 2005. aastal kolmele Londonist väljuvale ja kolme piirkondlikku Iirimaa lennujaama suunduvale lennuliinile. Ryanair reageeris viivitamata, vähendades piletihindasid ja suurendades lendude mahtu, et tõrjuda easyJet Iirimaa turult välja. Sellest tulenevalt märkisid mitmed konkureerivad lennuettevõtjad, et võttes arvesse Iirimaa turu piiratud mahtu ja sinna sisenemisega seotud investeeringuid ja riske, on neil paremad võimalused mujal Euroopas.

34. Teenindusaegadele kehtestatud mahupiirangutega seoses rõhutatakse otsuses (vastupidi eelmistele ühine-mist käsitlevatele õhustranspordi valdkonna juhtumitele), et kuigi nad on olulised, on nad üksnes osa turuletuleku üldtakistusest. Mahupiirangud on Dublini lennujaamas kehtestatud ainult tipp tundideks. Kuid hoolimata sellest, et Dublini lennujaam on ummistunud ainult osaliselt, takistab see võimalikel turuletulijatel tõhusalt konkureerida Aer Linguse ja Ryanairiga eelkõige nendel lennuliinidel, kus on nõutavad tipp tunde hõlmavad suure sagedusega teenused. Lisaks sellele toovad ummikud sihtlennujaamades (eelkõige Londoni, Pariisi, Frankfurti või Milano lennujaamades) mitmel kõnealusel lennuliinil samuti kaasa turuletuleku takistuse nendele lennuettevõtjatele, kes pakkumise poolest tulenevatel põhjustel ei saa tõhusalt kasutada ühtegi võimalikku asenduslennujaama (nagu nt Paris-Beauvais' või Frankfurt-Hahni lennujaama). Lisaks toob piiratud maht Dublinis (kus enamiku hommikustest teenindusaegadest kasutavad ühinevad ettevõtjad) kaasa märkimisväärseid takistusi teisele konkureerivale lennuettevõtjale, kes tahab suurema esindatuse eesmärgil luua Dublini lennujaamas tugipunkti.

On ebatõenäoline, et konkurendid taastavad tehingu tõttu kaduva konkurentsi

35. Arvestades eespool kirjeldatud turuletuleku takistusi, keskenduti komisjoni turu-uuringus edaspidi nende lennuettevõtjate kindlakstegemisele, kellel oleks võime ja motiivatsioon siseneda kattuvatele lennuliinidele ja avaldada ühinevatele ettevõtjatele tõhusat konkurentsipurvet. Otsuses hinnati seda, kui suur stiimul konkureerida otse Ryanair/Aer Lingusega pärast nende ühinemist võib üksikute konkurentidel olla juhul, kui hinnad tõusevad.
36. Otsuses üksikasjalikumalt analüüsitud potentsiaalsete turuletulijate hulka kuuluvad Air France/CityJet, Aer Arann, easyJet, British Airways, bmi/bmibaby, Flybe/BA Connect, SkyEurope, Air Berlin ja Clickair. Enamik kõnealustest lennuettevõtjatest osutas turu-uuringu raames ja küsitluse käigus eespool kirjeldatud turuletuleku takistustele ja raskustele, millega nad puutuksid kokku, kui nad sisenevad turule, kus on tugeval positsioonil ühinemisel tekkinud ettevõtja. Otsuses märgitakse, et üheltki lennuettevõtjalt ei saa eeldada, et ta hakkab tugevamalt konkureerima Ryanair/Aer Lingusega, avaldades ühinemisel tekkinud ettevõtjale sellist konkurentsipurvet, mis on võrreldav Ryanairi ja Aer Linguse poolt praegu üksteisele avaldatava survega.
37. Seetõttu ei leidnud turu-uuringus kinnitust, et võimalik sisenemine üksikutele kattuvatele lennuliinidele või neil tegevuse laiendamine oleks tõenäoline, õigeaegne ja piisav selleks, et avaldada konkurentsipurvet ühinemisel tekkinud ettevõtjale, korvates seeläbi Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsi kadumise kõnealusel lennuliinil.

Järeldus

38. Otsuses järeldatakse, et tehing kahjustab olulisel määral tõhusat konkurentsi mitmel liirimaalt väljuval ja sinna suunduval lennuliinil.

Tõhususel põhinev kaitse

39. Ryanair väidab, et kavandatud ühinemine ei tekita konkurentsiprobleeme. Ta leiab, et isegi kui ühinemine tekitaks konkurentsiprobleeme, ei avaldaks ühinemine ühepoolset mõju tõhususe kasvu ja ettevõtja erilise ärimudeli tõttu. Väidetav tõhususe kasv tuleneks põhiliselt Ryanairi madalate kuludega ärimudeli ja juhtimisoskuste rakendamises Aer Linguses. Ryanairi väitel võimaldab see vähendada Aer Linguse tegevuskulusid Ryanairi taseme lähedale. Kõnealune väidetav tõhususe kasv tuleneks lennukite omamiskulude, maapealse teeninduse kulude, personalikulude, hoolduskulude, lennujaamamaksudega seonduvate kulude, täiendava piletimüügi ja pileтите levitamise seotud kulude kokkuhoiust.
40. Ryanair kinnitab, et kõnealust tõhususe kasvu ei saa saavutada mistahes muu alternatiivse tehinguga ning ka ühinevad ettevõtjad eraldi ei oleks nii tõhusad. Ta väidab, et tõhususe kasvust saavad kasu tarbijad alanenud piletihindade näol. Lisaks väidab ta, et väidetav kulude kokkuhoid ei mõjuta mingil viisil Aer Linguse teenuste kvaliteeti (mis hoopis paraneb).

41. Põhimõtted, millest komisjon lähtub tõhususe kasvu hindamisel, on sätestatud ühinemismääruse⁽¹⁾ põhjenduses 29 ja komisjoni horisontaalsete ühinemiste suunistes.⁽²⁾ Komisjoni arvates tasakaalustab tõhususe kasv tarbijatele avalduvat ühinemise negatiivset mõju, kui see on kontrollitav (st põhjendatud, mõõdetav ning vajadusel siseuringule ja dokumentidele tuginev), kui see on tõenäoliselt tarbijate huvides ning seda ei ole kavandatavast koondumisest vähem konkurentsivastasel teel võimalik samal määral saavutada (ühinemispõhisus). Kolm nimetatud tingimust — kontrollitavus, ühinemispõhisus ja kasu tarbijatele — on kumulatiivsed.
42. Otsuses sätestatakse, et Ryanairi väidetav tõhususe kasv ei ole kontrollitav, sest see koosneb põhiliselt üldisest väitest, et Ryanair saab viia oma ärimudeli, eelkõige sellega seotud kulude taseme, üle Aer Lingusse, ning selles ei võeta piisaval määral arvesse viimase toodete omaduste taseme ja tulu vähenemist. Otsuses leitakse, et mitmed Ryanairi tõhususe kasvu väited toetuvad väga optimistlikele oletustele, mida ei saa sõltumatult kontrollida. Seetõttu ei vasta Ryanairi väidetav tõhususe kasv juba esimesele horisontaalsete ühinemiste suunistes sätestatud kumulatiivsele tingimusele. Täielikkuse huvides sisaldab otsus ka hinnangut Ryanairi väidetava tõhususe kasvu ühinemispõhisuse ja võimaliku tarbijakasu kohta.
43. Otsuses järeldatakse tõhususe kasvu kohta, et Ryanairi väited ei ole kontrollitavad ega põhine kõnelusel ühinemisel. Isegi kui mõlemad tingimused oleksid täidetud, mõjutaks tõhususe kasv Aer Linguse püsikulusid (lennuki käitamise seotud kulusid), mille tõttu ei ole kindel, et tarbijad saavad kasu. Lõpetuseks osutatakse otsuses horisontaalsete ühinemiste suunistele, väites, et on äärmiselt ebatõenäoline, et ühinemist, mis toob kaasa monopoolsele läheneva turuseisundi või samalaadse turuvõimu taseme, saab kuulutada ühisturuga kokkusobivaks põhjusel, et tõhususe kasvust piisaks võimalike konkurentsivastaste mõjude korvamiseks.

VII. KAVANDATAVAD KOHUSTUSED

44. 17. aprillil 2007. aastal pakkus Ryanair koos vastustega vastuväidetele välja kohustused, mida ta on nõus võtma, et kõrvaldada vastuväites tuvastatud konkurentsiprobleemid (esialgsed II etapi kohustused). Pärast 26. aprillil 2007. aastal peetud hetkeolukorda käsitlevat kohtumist komisjoniga, kus Ryanairi teavitati komisjoni esialgsest hinnangust esialgsete II etapi kohustuste kohta, tegi Ryanair 3. mail 2007. aastal⁽³⁾ muudetud kohustuste ettepaneku (edaspidi „lõplikud kohustused“).
45. Kohustused seisnevad nn juurdepääsu parandamises. Eelmiste lennuettevõtjaid käsitlevate juhtumite eeskujul on Ryanairi kohustused peamiselt suunatud muude lennuettevõtjate turuletulekule tehtud takistuste kõrvaldamisele. Kohustused hõlmavad peamiselt järgmist:
- 1) Heathrow lennujaama teenindusajad: Ryanair kohustub võimaldama kasutada teenindusaegu Londoni Heathrow lennuliinil nn liisingukokkuleppe alusel. Lõplike kohustuste kohaselt reserveeritakse kõnealused teenindusajad üksnes British Airwaysile ja Air France'ile (võimaldades mõlemal pakkuda iga päev [4–8] lendu mõlemal suunal).
 - 2) Teenindusajad muudel Dublinist väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel: Ryanair kohustub võimaldama kasutada teenindusaegu ka muudel kattuvatel Dublinist väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel, võimaldades lennuettevõtjatel enda väitel opereerida [4–8] Dublinis paikneva lennukiga. Lisaks pakub Ryanair võimalust vajaduse korral kasutada sama arvu teenindusaegu kattuvate lennuliinide konkreetsetes sihtlennuajamades.
 - 3) Teenindusajad Shannonist ja Corkist väljuvatel ning Shannonisse ja Corki suunduvatel lennuliinidel: Ryanair kohustub oma lõplikes kohustustes võimaldama vajaduse korral kasutada teenindusaegu ka neil kattuvatel lennuliinidel, mille lähtepunkt on Cork ja Shannon ([6–10] teenindusaega päevas Corkis ja [6–10] teenindusaega päevas Shannonis, sama arvu teenindusaegu Londoni Stanstedil lennujaama saabuvate lendude jaoks ning [0–4] saabuvate ja [0–4] väljuvate lendude [teenindusaega] Corkis ja Liverpoolis, et lihtsustada sisenemist Corki — Manchesteri ja Liverpooli lennuliinile).

⁽¹⁾ Vt artikli 2 lõige 1 punkt b ja põhjendus 29.

⁽²⁾ Horisontaalsete ühinemiste hindamise suunised vastavalt nõukogu määrusele kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle, ELT C 31, 5.2.2004, lk 5.

⁽³⁾ Ryanair on juba teinud kohustuste ettepaneku I uurimise etapil 29. novembril 2006 (esialgsed I etapi kohustused), mida hiljem asendas 14. detsembril 2006 esitatud muudetud kohustuste ettepanek (muudetud I etapi kohustused).

- 4) Eelnevalt heaks kiidetud ostja: oma kirjas kohustuste võtmise kohta võtab Ryanair kohustuseks „mitte viia Aer Linguse omandamist lõpule” enne, kui ta leiab „ostja”, kellel on Dublinis [4–8] lennukit ja kes võtab kasutusele neile lennukitele ettenähtud teenindusajad.
 - 5) Piletihinna ja kaubamärgiga seotud kohustused: Ryanair on valmis kohe alandama Aer Linguse lühimaalendude piletihindasid vähemalt 10 %, kõrvaldama kütuselisatasud, mida Aer Lingus rakendab oma pikamaalendudel, säilitama Aer Linguse kaubamärgi ning käitama Ryanairi ja Aer Lingust ka tulevikus eraldi.
 - 6) Lendude sageduse külmutamine: Ryanair kohustub mitte suurendama „uue ettevõtja lennuliinile sisemise korral” lendude arvu ühelgi väidetaval kattuval lennuliinil üle Ryanairi ja Aer Linguse ühiselt sooritatud lendude arvu igal lennuliinil pärast ühinemise lõpuleviimist kuue järjestikuse hooaja jooksul, nagu on selle kindlaks määranud IATA. Lisaks kohustub ta mitte vähendama lendude arvu kõnealustel lennuliinidel, „v.a juhul kui lennuliin on mittetulus või muutub mittetulusaks”.
46. Otsuses järeldatakse, et pakutud kohustused on tuvastatud konkurentsiprobleemide lahendamiseks suuresti ebapiisavad ning seega ei piisa neist nii vormiliselt kui ka sisuliselt ka tõhusa konkurentsi märkimisväärse takistamise vältimiseks. Otsuses esitatakse järgmised põhjendused:
- Ei ole päris selge, kas teenindusaegade parandusmeetmed on käesoleva tehingu puhul asjakohased. Aer Lingus ja Ryanair on odavlennuettevõtjad, kes lendavad teisejärgulistesse ja tihtipeale muudesse mittetiheda liiklusega lennujaamadesse. Tihe liiklus lennujaamades ei ole peamine põhjus, miks teised lennuettevõtjad ei sisene Iirimaa turule, ning teenindusaegade parandusmeetmed ei lahenda muid tuvastatud turuletuleku takistuste probleeme. Aer Lingus on hetkel ainus Ryanairi kaalukas konkurent Iirimaa lennuliinidel, samal ajal kui teised konkurendid on kinnitanud, et nad ei soovi konkureerida kahe laialdaselt tunnustatud kaubamärgi omava ja agressiivse hinnakäitumisega konkurendiga.
 - On ebatõenäoline, et ettepanekus esitatud teenindusaegade parandusmeetmed toovad kaasa lennuettevõtjate märkimisväärsel määral sisenemise kattuvatele lennuliinidele. Kuna parandusmeetmed üksnes hõlbustavad sisenemist (selle asemel et sisaldada äritegevuse loovutamist), peab lennuliinidele sisenemine olema mõningal määral tõenäoline. Kuid turutest ei näidanud, et uued ettevõtjad võiksid eraldi siseneda üksikutele lennuliinidele (eelkõige Dublini — Londoni (Heathrow) lennuliinile).
 - Ebaselged ja vasturääkivad sätted: praeguse kohustuste ettepaneku sisu on ebaselge, sest selles esineb palju vasturääkivusi ja ähmast või kahemõttelist sõnastust, mis seab kahtluse alla kohustuste rakendatavuse, kuna ei ole selge, kas kohustused on üldse täidetavad.
 - Kohustuste ulatus on ebapiisav. Isegi kui parandusmeetmed toovad kaasa turule sisenemise, oleks sisenemise ulatus pooltevahelise konkurentsi kattumise kaotamiseks liiga väike. Turutest kinnitas, et teenindusaegadest [4–8] lennuki jaoks (või võttes arvesse Londonit, [6–10] lennuki jaoks) ei piisa, et asendada praegu Aer Linguse avaldatavat konkurentsipurvet. Aer Lingus ja Ryanair käitavad praegu vastavalt 22 ja 19 lennukit. Kuigi Aer Lingus ei teeninda oma 22 lennukiga mitte ainult kattuvaid lennuliine, kinnitas uuring, et [4–8] või [6–10] lennukist ei piisa, et teenindada kõiki kattuvaid Dublinist väljuvaid ja sinna suunduvaid lennuliine.
 - Ryanairi ettepanekus ei käsitleta teenindusaegu olulistest sihtlennujaamades.
 - Kohustustega ei ole tagatud ühegi ettevõtja sisenemine, kelle ärimudel võimaldab asendada ühinemisega kaotatud konkurentsi.
 - Lisaks esinevad suured juriidilised kahtlused, kas Ryanair saab õiguspäraselt loovutada Aer Linguse teenindusaegasid Heathrow lennujaamas, kuna lennuettevõtja põhikirjaga antakse Iirimaa valitsusele teatav vetoõigus, mis võimaldab tal blokeerida teenindusaegade ülekandmist.
 - Mitmesuguste Ryanairi ettepanekus sisalduvate konkurentsikäitumist käsitlevate kohustustega (Aer Linguse piletihindade 10 % alandamine, kütuselisatasude kaotamine, sageduste külmutamine, eraldi-seisvate kaubamärkide säilitamine) seoses märgitakse otsuses, et need ei ole otseselt suunatud ühegi tuvastatud konkurentsiprobleemi lahendamisele. Lisaks tekitavad need mitmeid järelevalve ja rakendatavusega seotud küsimusi. Need sisaldavad ka selliseid elemente, mis pigem nõrgendavad konkurentsi, kui tugevdavad seda.

47. Pärast hetkeolukorda käsitlevat kohtumist ja sellele järgnenud täiendavaid arutelusid esitas Ryanair 2007. aasta 1. juunil muudetud kohustuste kavandi. Kohustused esitati selgelt kavandina, neil puudus allkiri ning nad ei vastanud vormistusnõuetele. Seega ei esitanud Ryanair ametlikult uut kohustuste ettepanekut ning komisjon ei olnud kohustatud neid oma otsuses hindama. Pealegi lõppes ühinemismääruse rakendusmääruse kohane kohustuste esitamise tähtaeg 3. mail 2007. Kuigi komisjon võib erandkorras võtta esitatud parandusmeetmete ettepaneku muudatused vastu ka juhul, kui uue turusteti tege mine ei ole enam võimalik, peavad kõnealused kohustused sel juhul selgelt lahendama kõik tuvastatud konkurentsiprobleemid.
48. Kuid isegi kui kõnealused kohustused oleksid esitatud ametlikult, oleksid muudetud kohustused kõigi eelmises kohustuste ettepanekus märgitud puudujääkide kõrvaldamiseks selgelt ebapiisavad. Konkreetsemalt öeldes põhinesid ka muudetud kohustused teenindusaegade ülekandmisel (st lennujaama infrastruktuurile juurdepääsu võimaldamisel) ega sisaldanud muid tuvastatud turuletuleku takistusi kõrvaldavaid elemente, mis oleks komisjonil võimaldanud ümber hinnata turusteti negatiivse hinnangu tegeliku turule sisenemise tõenäosuse kohta. Lisaks oli garanteeritud uue turule sisenemise ulatus ikka veel ebapiisav, sest kohustustega tagati ainult eelnevalt heakskiidetud uue turuletulija sisenemine turule [6–10] lennukiga. Lisaks ei ole kohustuste kavandis ette nähtud teenindusaegade ülekandmist kõikides asjaomastes sihtlennujaamades ja eelkõige tiheda liiklusega lennujaamades. Lahendamata lisaprobleemide hulka kuulusid eelkõige õiguslik ebakindlus Londoni Heathrow lennujaama teenindusaegade suhtes ja ebamää rased kriteeriumid seoses eelnevalt heakskiidetud ostjaga.

VIII. JÄRELDUS

49. Otsuses järeldatakse, et teatatud koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturul või selle olulises osas ühinemismääruse artikli 2 lõike 3 tähenduses eelkõige Ryanairi ja Aer Linguse 35 Dublinist väljuval ja sinna suunduval, Shannonist väljuval ja sinna suunduval ning Corkist väljuval ja sinna suunduval lennuliinil turgu valitseva seisundi tekkimise tõttu ning lisaks 15 Dublinist väljuval ja sinna suunduval ning Corkist väljuval ja sinna suunduval lennuliinil turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevdamise tõttu. Seega kuulutatakse käesoleva otsusega kõnealune koondumine vastavalt ühine mismääruse artikli 8 lõikele 3 ja EMP lepingu artiklile 57 ühisturuga ja EMP lepinguga kokkusobima tuks.
-