

ÜLDKOHTU OTSUS (kolmas koda)

6. juuli 2010\*

Kohtuasjas T-342/07,

**Ryanair Holdings plc**, asukoht Dublin (Iirimaa), esindajad: J. Swift, *QC*, *solicitor* V. Power, *solicitor* A. McCarthy ja *solicitor* D. Hull ning advokaat G. Berrisch,

hageja,

*versus*

**Euroopa Komisjon**, esindajad: X. Lewis ja S. Noë,

kostja,

\* Kohtumenetluse keel: inglise.

keda toetavad

**Aer Lingus Group plc**, asukoht Dublin, esindajad: *solicitor* A. Burnside, advokaadid B. van de Walle de Ghelcke ja T. Snels, hiljem A. Burnside ning B. Van de Walle de Ghelcke,

ja

**Iirimaa**, esindajad: D. O'Hagan ja J. Buttimore, keda abistasid advokaadid M. Cush, D. Barniville ja N. Travers,

menetlusse astujad,

mille ese on nõue tühistada komisjoni 27. juuni 2007. aasta otsus K(2007) 3104, millega tunnistatakse koondumine ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobimatuks (Juhtum COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus),

ÜLDKOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees J. Azizi, kohtunikud E. Cremona ja S. Frimodt Nielsen (ettekandja),

kohtusekretär: ametnik C. Kantza,

arvestades kirjalikus menetluses ja 6. juuli 2009. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

**Otsuse**

**Vaidluse aluseks olevad asjaolud**

*A – Vaidluse pooled*

- <sup>1</sup> Ryanair Holdings plc (edaspidi „hageja” või „Ryanair”) on väärtpaberiturul noteeritud äriühing, kellel oli 2006. aastal 120 lennukist koosnev park (arvestamata 161 tellitud

lennukit, mis kuulusid tarnimisele järgmise kuue aasta jooksul). Nende lennukitega tehti tollal regulaarlene rohkem kui 400 sihtpunkti 40 riigis, sh 75 lennuliini Iirimaa (peamiselt Dublini, kuid ka Shannoni, Corki, Kerry ja Knocki lennujaamast) ja muude Euroopa riikide vahel.

- 2 Aer Lingus Group plc on Iiri õiguse alusel asutatud aktsiaselts. Pärast erastamist, mille Iiri valitsus 2006. aastal läbi viis, jättis riik endale 25,35% osaluse ning Aer Lingus Groupi aktsiad noteeriti 2. oktoobril 2006 väärtpapieriturul. Aer Lingus Group on Aer Lingus Ltd (edaspidi koos „Aer Lingus”) valdusühing; Aer Lingus Ltd on Iirimaa asuv lennuettevõtja, kes sooritab Dublini, Cork'i ja Shannoni lennujaamast väljuvaid ning sinna suunduvaid regulaarlene. Aer Lingus opereeris 2006. aastal lühilennu transpordivõrku 70 lennuliinil, mis ühendasid Iirimaa Ühendkuningriigi ja muude liikmesriikidega, 28 lennukist koosneva lennukipargiga (mis pidi alates 2007. aasta lõpust suurenema 32 lennukile). 7. pikamaalennukist koosnev park (mis pidi alates 2007. aasta lõpust suurenema 9 lennukile) võimaldas tal teenindada mitut sihtkohta Ühendriikides ja Dubais.

## B – Haldusmenetlus

- 3 Ryanair teatas 5. oktoobril 2006 oma kavatsusest teha avalik pakkumine kõigi Aer Linguse aktsiate suhtes. Kõnealune pakkumine tehti 23. oktoobril 2006.
- 4 Koondumisest teatati Euroopa Ühenduste Komisjonile 30. oktoobril 2006.

- 5 Komisjon leidis 20. detsembri 2006. aasta otsuses, et koondumine tekitab tõsiseid kahtlusi kokkusobivuses ühisturuga ning otsustas vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT L 24, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 40; edaspidi „koondumismäärus”) artikli 6 lõike 1 punktile c alustada põhjalikku uurimismenetlust.
  
- 6 27. märtsil 2007 saadeti Ryanairile vastavalt koondumismääruse artiklile 18 vastuväiteteatis. Ryanair vastas sellele vastuväiteteatile 17. aprillil 2007.
  
- 7 Komisjon teatas 27. juuni 2007. aasta otsuses K(2007) 3104, et teatatud koondumine on ühisturuga kokkusobimatu (Juhtum COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (edaspidi „vaidlustatud otsus”).

### *C – Vaidlustatud otsuse sisu*

- 8 Olles meenutanud, et teatatud koondumine on ühenduse seisukohast oluline koondumine (vaidlustatud otsuse punktid 3 ja 4), selgitas komisjon uurimisel kasutatud meetmeid (vaidlustatud otsuse punkt 5). Ta meenutas, et uurimise käigus tuli koondumismääruse artikli 11 alusel saata arvukaid teabenõudeid, eelkõige teistele regulaarlennuettevõtjatele, tšarterlennuettevõtjatele, lennujaamadele ja ettevõtjast klientidele, ning ühendust tuli võtta teenindusaegade koordineerimisasutustega, tsiiviillennundusametustega ja transpordiasutustega. Komisjon teostas ka hinnakorrelatsiooni analüüsi, et määratleda asjaomased turud (vaidlustatud otsuse punkt 6.3 ja III lisa), ning tegi sõltumatule konsultandile ülesandeks viia Dublini lennujaama

klieutide seas läbi uuring (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.5 ning I ja II lisa). Veel uuris komisjon Ryanairi ja Aer Linguse esitatud ökonomeetrisi märkusi ning viis läbi kaks regressioonianalüüside seeriat, et katsetada empiirilisel koondumise tõenäolist mõju (vaidlustatud otsuse punkt 7.4.3 ja IV lisa).

## 1. Asjaomased turud

- 9 Seoses asjaomaste turgude määratlusega (vaidlustatud otsuse punkt 6) märkis komisjon, et nii Ryanair kui ka Aer Lingus pakkusid Euroopas regulaarreisilennu teenuseid. Kooskõlas oma praktikaga uuris komisjon asendatavust peamiselt nõudlusest lähtuvalt. Ta määratles turud „lähte- ja sihtpunkti” lähenemise alusel, nn „L&S lähenemine”, mille kohaselt peetakse igat lennuliini lähte- ja sihtpunkti vahel eraldi turuks. Et teha kindlaks, kas konkreetne L&S paar moodustas asjaomase turu, uuris komisjon erinevaid võimalusi, mis tarbijatel oli nende kahe punkti vahel reisimiseks. Ta kontrollis kas seda, kas Dublinist (või Shannonist või Corkist, mis on kaks teist Iiri lennujaama, mida koondumise osalised kasutasid) väljuvad kahte (või enamasse) lennujaama suunduvad lennud, mis teenindasid sama linna, olid asendatavad (vaidlustatud otsuse punkt 6.3). Ryanairi ja Aer Linguse pakutavaid teenuseid arvestes tõdes komisjon, et kavandatav koondumine viiks horisontaalsete kattuvusteni 35 linnapaari puhul, mis moodustavad asjaomased turud (vaidlustatud otsuse põhjendus 333), ning võis tekitada probleeme paljude linnapaaride puhul, mis moodustavad

asjaomased turud, kus on esindatud üks koondumise osalistest (vaidlustatud otsuse põhjendus 334).

## 2. Koondumise konkurentsimõju hindamine

- 10 Koondumise mõju hindamise osas viitas komisjon analüüsi raamistikule, mis on määratletud horisontaalsete ühinemiste hindamise suunistes vastavalt koondumismäärusele (ELT 2004, C 31, lk 5; ELT eriväljaanne 08/03, lk 10; edaspidi „suunised”).
- 11 Esmalt uuris komisjon Ryanairi ja Aer Linguse turuosi 35 lennuliini puhul, kus nende teenused kattuvad. Ta tõdes, et koondumise tulemusel tekiks monopol 22 lennuliinil ja ülejäänud 13 lennuliinil tekiksid väga olulised turuosad (vaidlustatud otsuse punkt 7.2). Komisjon leidis samuti, et need kaks ettevõtjat olid „kõige lähedasemad konkurendid” kõikidel asjassepuutuvatel lennuliinidel (vaidlustatud otsuse punkt 7.3) ja et vastupidi Ryanairi poolt kinnitatule hetkel need kaks ettevõtjad konkureerisid (vaidlustatud otsuse punkt 7.4). Seejärel uuris komisjon koondumise mõju turgudel, kus Ryanair ja Aer Lingus on tegelikud või võimalikud konkurendid, ning tõdes, et koondumine välistaks tegeliku konkurentsi 35 lennuliinil, kus teenused kattuvad, ning võimaliku konkurentsi 15 lennuliini, kus teenused ei kattu (vaidlustatud otsuse punktid 7.5 ja 7.6).

- 12 Teiseks märkis komisjon, et Ryanairi ja Aer Linguse „killustunud klientuuril” ei olnud „tasakaalustavat ostujõudu” ning sellel oli vaid piiratud või olematu võimalus teenusepakujat vahetada (vaidlustatud otsuse punkt 7.7).
- 13 Kolmandaks uuris komisjon, kas uute konkurentide turuletulek või olemasolevate konkurentide laienemine võivad koondumise konkurentsivastase mõju kõrvaldada, enne kui ta jõudis järeldusele, et see nii ei oleks (vaidlustatud otsuse punkt 7.8).
- 14 Neljandaks hindas komisjon individuaalselt 35 lennuliini, kus teenused kattuvad. Ta nentis, et koondumine takistaks märkimisväärselt igal lennuliinil tekkiva turgu valitseva seisundi tõttu tõhusat konkurentsi (vaidlustatud otsuse punkt 7.9).
- 15 Viiendaks uuris komisjon, kas Ryanairi väidetav kulude kokkuhoid oli piisav, et tasakaalustada koondumisega põhjustatud negatiivset mõju konkurentsile. Ta järeldas, et see nii ei olnud, kuna kulude kokkuhoidu ei olnud võimalik kontrollida, kuna see ei olnud koondumispõhine ja kuna tarbijad ei saa sellest kasu (vaidlustatud otsuse punkt 7.10).



### 3. Kohustuste hindamine

- 16 Komisjon uuris haldusmenetluses ka Ryanairi pakutud kohustusi. Ta leidis, et need ei ole piisavalt selged, et neid rakendada, ning need ei olnud igal juhul sellised, mis kõrvaldaksid esiletoodud konkurentsiprobleemid (vaidlustatud otsuse punkt 8).
- 17 Kokku võttes, komisjon leidis, et koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi, eelkõige esiteks turgu valitseva seisundi tekkimise tõttu 35 Dublinist, Shannonist ja Corkist väljuval ja sinna suunduval lennuliinil ning teiseks turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise tõttu 15 Dublinist ja Corkist väljuval ja sinna suunduval lennuliinil. Ta tunnistas seega koondumise ühisturuga kokkusobimatuks (vaidlustatud otsuse punkt 9 ja resolutsioon).

### Menetlus ja poolte nõuded

- 18 Hageja esitas vaidlustatud otsuse tühistamiseks hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 10. septembril 2007.
- 19 Üldkohtu presidendi 12. veebruari 2008. aasta määrusega lubati Iirimaal ja Aer Lingus Groupil komisjoni nõuete toetuseks menetlusse astuda.

- 20 Ettekandja-kohtuniku ettekande alusel otsustas Üldkohus (kolmas koda) avada suulise menetluse.
- 21 Poolte kohtukõned ja vastused Üldkohtu esitatud küsimustele kuulati ära 6. juuli 2009. aasta kohtuistungil.
- 22 Hageja palub Üldkohtul:
- tühistada vaidlustatud otsus;
  - mõista kohtukulud välja hagejalt;
  - mõista Iirimaalt ja Aer Lingus Groupilt välja nende menetlusse astumisega seotud kohtukulud.
- 23 Komisjon palub Üldkohtul:
- jätta hagi rahuldamata;
  - mõista kohtukulud välja hagejalt.

24 Aer Lingus Group palub Üldkohtul:

- jätta hagi rahuldamata;
- mõista kohtukulud välja hagejalt.

25 Iirimaa palub Üldkohtul:

- jätta hagi rahuldamata;
- mõista kohtukulud välja hagejalt.

## **Õiguslik käsitlus**

26 Koondumise ühisturuga kokkusobimatuks tunnistamiseks peab komisjon koondumismääruse artikli 2 lõike 3 kohaselt tõendama, et teatatud koondumine takistaks märkimisväärselt, eelkõige turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevdamise kaudu, tõhusat konkurentsi ühisturul või selle olulises osas.

- 27 Niisugune otsus, mis on vastu võetud koondumismääruse artikli 8 lõike 3 alusel, tugineb komisjoni prognoosi tulemusele. Prognoos koosneb seega uuringust, kuidas koondumine võib muuta antud turul konkurentsiolukorda kujundavaid tegureid, et kontrollida, kas selle tagajärjeks oleks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine. Selline prognoos eeldab erinevate põhjuse ja tagajärje ahelate ettekujutamist, et arvesse võtta need, mille tõenäosus on kõige suurem (vt nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määruse (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle osas (parandatud versioon EÜT 1990, L 257, lk 13), muudetud nõukogu 30. juuni 1997. aasta määrusega (EÜ) nr 1310/97 (EÜT L 180, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 164) (edaspidi „endine koondumismäärus”) Euroopa Kohtu 15. veebruari 2005. aasta otsus kohtuasjas C-12/03 P: komisjon vs. Tetra Laval, EKL 2005, lk I-987, punkt 43).
- 28 Juhul kui koondumise osalised on haldusmenetluses pakkunud nõuetekohaselt kohustusi, et saada ühisturuga kokkusobivuse otsus, on komisjon kohustatud uurima koondumist sellisena, milleks see kohustuste tulemusel muutus. Niisiis peab komisjon tõendama, et need kohustused ei muuda selliselt muudetud koondumist ühisturuga kokkusobivaks (vt selle kohta endise koondumismääruse osas Üldkohtu 21. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-87/05: EDP vs. komisjon, EKL II-3745, punktid 63–65).
- 29 Pealegi on Euroopa Kohus leidnud, et määruse materiaalõiguslikud normid, eriti selle artikkel 2, annavad komisjonile teatud kaalutusõiguse eelkõige majanduslike asjaolude hindamisel, ja et järelikult, kui ühenduse kohtud teostavad kohtulikku kontrolli selle kaalutusõiguse üle, mis koondumise valdkonna õigusnormide tõlgendamisel omab olemuslikku tähtsust, tuleb arvestada kaalutusruumi, mis koondumist reguleerivate majandusliku sisuga õigusnormidega on antud (vt endise koondumismääruse osas Euroopa Kohtu 31. märtsi 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-68/94 ja C-30/95:

Prantsusmaa jt *vs.* komisjon, nn Kali ja Salzi kohtuotsus, EKL 1998, lk I-1375, punktid 223 ja 224, ning eespool punktis 27 viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Tetra Laval, punkt 38).

30 Kuigi Euroopa Liidu kohtud tunnustavad komisjoni kaalutlusruumi majanduslikes küsimustes, ei tähenda see, et nad peavad hoiduma kontrollimast, kuidas komisjon majandusliku iseloomuga andmeid on tõlgendanud. Liidu kohtud peavad eeskätt kontrollima mitte ainult esitatud tõendite tegelikkusele vastavust, usaldatavust ja sidusust, vaid ka seda, kas kogutud tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta, ja kas kõnealused tõendid võivad toetada järeldusi, mis nende pinnalt on tehtud (vt endise koondumismääruse osas eespool punktis 27 viidatud Euroopa Kohtu otsus komisjon *vs.* Tetra Laval, punkt 39, ning 10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-413/06 P: Bertelsmann ja Sony Corporation of America *vs.* Impala, EKL 2008, lk I-4951, punkt 69).

31 Lisaks tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et kui institutsioonidel on kaalutusõigus, siis on liidu õiguskorraga haldusmenetlustes antud tagatiste järgimine veelgi tähtsam. Nende tagatiste hulka kuuluvad eelkõige komisjoni kohustus uurida hoolikalt ja erapooletult kõiki antud juhtumi puhul tähtsust omavaid asjaolusid, huvitatud isiku õigus teha teatavaks oma seisukoht ning saada piisavalt põhjendatud otsus (Euroopa Kohtu 21. novembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-269/90: Technische Universität München, EKL 1991, lk I-5469, punkt 14, ja Üldkohtu 7. mai 2009. aasta otsus kohtuasjas T-151/05: NVV jt *vs.* komisjon, EKL 2009, lk II-1219, punkt 163).

32 Poolte argumente tuleb hinnata just nendest koondumiste õiguspärasuse kontrolli põhimõtetest lähtudes.

- 33 Hageja esitab oma hagi põhjenduseks viis väidet. Esimene väide puudutab seda, et Ryanairi ja Aer Linguse vahel eksisteeriva konkurentsisuhte hindamisel on tehtud ilmne viga, teine puudutab ilmset viga, mis tehti turuletuleku tõkete hindamisel, kolmas väide puudutab seda, et tehtud on ilmseid hindamisvigu analüüsi raames, mis viidi läbi lennuliini kaupa (edaspidi „analüüs lennuliini kaupa”), neljas väide tugineb ilmsetele hindamisvigadele, mis on tehtud koondumisest tuleneva kulude kokkuhoiu uurimisel, ning viies väide puudutab ilmseid hindamisvigu, mis on tehtud Ryanairi pakutud kohustuste analüüsimisel (vt eespool punktid 11 ja 13–16).
- 34 Asjaomaste turgude määratlust ja klientide reaktsiooni analüüsi kui selliseid ei ole hageja vaidlustanud (vt eespool punktid 9 ja 12).

*A – Esimene väide, mis puudutab Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsisuhte hindamist*

- 35 Analüüs, mille komisjon vaidlustatud otsuses läbi viis ja mis omab käesoleva väite hindamisel tähtsust, koosneb järgmistest etappidest: esiteks selle tuvastamine, et koondumine toob kaasa väga suured turuosad arvukatel lennuliinidel (vaidlustatud otsuse punkt 7.2); teiseks selle tuvastamine, et Ryanair ja Aer Lingus on kõikidel neil liinidel „kõige lähedasemad konkurendid” (vaidlustatud otsuse punkt 7.3); kolmandaks Ryanairi ja Aer Linguse vahelise tegeliku konkurentsi uurimine (vaidlustatud otsuse punkt 7.4); ja neljandaks koondumise mõju Ryanairi ja Aer Linguse vahelisele tegelikule konkurentsile ning negatiivne mõju, mida see avaldaks klientidele (vaidlustatud otsuse punktid 7.5 ja 7.6). Analüüsi raames vastas komisjon Ryanairi argumentidele, mis puudutas tema odavhindadega pakkumise ja miinimumteenuse ning Aer

Linguse keskmise tasemega teenustega pakkumise vahel vahetegemist (vaidlustatud otsuse punkt 7.3).

- 36 Hageja kritiseerib sisuliselt seda vaidlustatud otsuse aspekti, väites, et komisjon hindas koondumise osaliste suurte turuosade tähtsust üle ja et ta ei esitanud tõendeid, mis kinnitaksid piisavalt, et vaatamata nende erinevustele avaldasid Aer Lingus ja hageja teineteisele nii suurt konkurentsipurvet ning turuletuleku võimalus oli niivõrd väike, et koondumine takistaks neil turgudel märkimisväärselt tõhusat konkurentsi.
- 37 Komisjon, keda toetab Iirimaa ja Aer Lingus Group, väidab, et turuosad on „esimesed kasulikud näitajad”, mida kinnitavad muud näitajad, millest nähtub, et Aer Lingus on Ryanairi kõige lähedasem konkurent lennuliinidel, kus nende teenused kattuvad. Koondumise tagajärjel kaoks seega konkurentsipurve, mida Aer Lingus praegu Ryanairile avaldab.
- 38 Üldkohus peab üksteise järel hindama poolte argumente, mis puudutavad turuosadele omistatud „liiga suurt tähtsust”, Ryanairi ja Aer Linguse vahel esinevate „põhimõtete erinevuste” arvesse võtmata jätmist, konkurentsieelist, mis saadi tänu Dublinis asuva baasi olemasolule, „mittetehnilisi tõendeid”, komisjoni ökonomeetrilist analüüsi, Ryanairi esitatud ökonomeetrilisi andmeid, tsarterlennuettevõtjate avaldatavat konkurentsipurvet, reisijate seas läbiviidud uuringut, ettevõtjatest klientide seas läbiviidud uuringut ning lõpuks kahju tarbijatele.

## 1. *Asjaomastele turgudele omistatud „liiga suur tähtsus”*

### a) Poolte argumendid

<sup>39</sup> Hageja väidab, et komisjon tugines vaidlustatud otsuses väärale oletusele, mille kohaselt on Aer Lingus ja tema ise identsed lennuettevõtjad, mis võimaldas tal nende suurte turuosade alusel „automaatselt” järeldada, et koondumisega kaasneks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine. Kuigi turuosad omavad koondumise hindamisel konkurentsi seisukohast tähtsust, ei kujuta need siiski endast „lähtepunkti”. Selliste turuosade sidumine tugeva negatiivse eeldusega koondumise konkurentsimõju osas tähendab tõendamiskoormise eeskirjade rikkumist. Igal juhul lükkas hageja selle eelduse ümber, kui ta tõendas õiguslikult piisavalt kahe ettevõtja „põhimõttelisi erinevusi” ja väikesi turuletuleku tõkkeid. Ryanairi ja Aer Linguse pakutavad teenused on „oluliselt erinevad” ja need puudutavad erinevaid reisijate kategooriaid. Järelikult ei ole ainult turuosade alusel võimalik kindlaks teha, mil määral koondumise osalised teineteisele konkurentsipurvet avaldavad. Pealegi ei ole konkreetsel lennuliinil üheainsa lennuettevõtja olemasolu puhul tegemist turgu valitseva seisundiga, võttes arvesse turuletuleku lihtsust.

<sup>40</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, väidab, et vaidlustatud otsusest nähtub, et turuosad on „esimesed kasulikud näitajad”, mida kinnitavad muud näitajad, millest nähtub, et Aer Lingus on käesolevas asjas kõne all olevatel lennuliinidel Ryanairi kõige lähedasem konkurent.



## b) Üldkohtu hinnang

- 41 Väljakujunenud kohtupraktikast nähtub, et kuigi turuosa tähendus võib turuti erineda, võib õigusega arvata, et väga suured turuosad tõendavad juba iseenesest turgu valitseva seisundi olemasolu, kui just ei esine erandlikke asjaolusid (vt turgu valitseva seisundi kuritarvitamise osas Euroopa Kohtu 13. veebruari 1979. aasta otsus kohtuasjas 85/76: *Hoffmann-La Roche vs. komisjon*, EKL 1979, lk 461, punkt 41, ja endise koondumismääruse osas Üldkohtu 25. märtsi 1999. aasta otsus kohtuasjas T-102/96: *Gencor vs. komisjon*, EKL 1999, lk II-753, punkt 205, ja 28. aprilli 1999. aasta otsus kohtuasjas T-221/95: *Endemol vs. komisjon*, EKL 1999, lk II-1299, punkt 134). Nii võib see olla 50% või suurema turuosa puhul (vt turgu valitseva seisundi kuritarvitamise osas Euroopa Kohtu 3. juuli 1991. aasta otsus kohtuasjas C-62/86: *AKZO vs. komisjon*, EKL 1991, lk I-3359, punkt 60, ja endise koondumismääruse osas Üldkohtu 14. detsembri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-210/01: *General Electric vs. komisjon*, EKL 2005, lk II-5575, punkt 115).
- 42 Käesolevas asjas tuleb esiteks märkida, et vastupidi hageja poolt väidetule ei ole komisjon koondumise konkurentsimoju hindamisel tuginenud ideele, mis võimaldab suurte turuosade alusel „automaatselt” järeldada, et koondumine toob kaasa tõhusa konkurentsi märkimisväärse takistamise. Vastupidi, komisjon osutas vaidlustatud otsuses sõnaselgelt, et nii turuosad kui ka nendega seotud koondumisastmed on „esimesed kasulikud näitajad” turustruktuuri ja mõlema koondumise osalise konkurentzialase tähtsuse kohta ning ka nende konkurentide konkurentzialase tähtsuse kohta (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 348 ja joonealune märkus nr 364, milles on viidatud suuniste punktile 14). Vaidlustatud otsuse uurimine võimaldab samuti märkida, et komisjon võttis hooleks viia läbi konkurentsitingimuste põhjalik analüüs, võttes arvesse peale turuosade muid elemente, näiteks eelkõige koondumise mõju Ryanairi ja Aer Linguse vahelisele konkurentsisuhtele, klientide ja konkurentide tõenäolisi reaktsioone ning konkreetset olukorda igal lennuliinil, mida koondumine puudutas (vt eespool punktid 11–14).

- 43 Järelikult ei saa väita, et vaidlustatud otsus tugineb kaalutlustele, mis puudutavad üksnes turuosi, mis koondumise jõustamisel Ryanairil ja Aer Lingusel koos oleks (edaspidi „üksus Ryanair-Aer Lingus” või „koondumisel tekkiv üksus”). Komisjon uuris samal ajal nii staatilisi andmeid, mis illustreerivad konkreetset hetket nende turgude olukorda, mida koondumine puudutab, kui ka dünaamilisi andmeid, mis viitab nende turgude tõenäolisele arengule juhul, kui koondumine jõustatakse.
- 44 See lähenemisviis on kooskõlas analüütilise lähenemisega, mida komisjon peab koondumise konkurentsivastase mõju hindamisel järgima ja mis seisneb selles, et uuritakse, kuidas teatatud koondumine võib muuta antud turul konkurentsiolukorda kujundavaid tegureid, et kontrollida, kas selle tagajärjeks oleks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine (vt eespool punkt 27).
- 45 Teiseks tuleb rõhutada, et komisjon ei saanud hindamisel jätta arvesse võtmata tähtsust, mida tuli omistada neile esimestele näitajatele, mis osutasid, et teatatud koondumise jõustamine oleks võimaldanud Ryanairil omandada äärmiselt suured turuosad.
- 46 Nimelt on oluline märkida, et komisjon tegi vaidlustatud otsuses kindlaks 35 lennuliini, millel koondumise osaliste tegevus kattub. Koondumine tekitaks monopoli neist 22 liinil ja selle tulemusel tekiksid väga suured, üle 60% ühised turuosad ülejäänud 13 liinil (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 341 ja 342, eelkõige tabel nr 2 ja vastavad joonealused märkused). Peale selle kujutaks lennuliinidel, kus vaid Ryanair või Aer Lingus praegu tegutseb, teine koondumise osaline endast kõige tõenäolisemat võimalikku konkurenti. Seega tuleb märkida, et nendest järeldustest nähtub, et koondumise jõustamine tooks kaasa väga suured turuosad paljudel lennuliinidel (vaidlustatud otsuse punkt 7.2).

- 47 Komisjon rõhutas vaidlustatud otsuses samuti, et isegi vähestel liinidel, kus ei olnud monopoli ja kus tegutseb teatud arv konkurente, nagu lennuliin Dublin-London, kus Ryanairi ja Aer Linguse ühine turuosa on 70–80% vahel ja kus British Midland Airways (bmi), British Airways ja CityJet pakuvad oma teenuseid, oli Herfindahl-Hirschmann indeks, mida konkurentsiasutused tavaliselt turu kontsentreerituse taseme mõõtmiseks kasutavad, võttes arvesse iga sellel olemasoleva ettevõtja vastavat tähtsust, väga suur (6000 ja 6500 vahel), nagu ka kontsentreerituse taseme erinevus enne ja pärast koondumist (vahe jääb 3000 ja 3500 vahele). Koondumise tulemusel tekkiv kontsentreerituse tase 35 lennuliinil, kus koondumise osaliste tegevus kattub, on seega väga suur (vaidlustatud otsuse põhjendus 342).
- 48 Niisiis ulatuks üksuse Ryanair-Aer Lingus ühine turuosa 100%-ni 16 lennuliinil. Tege- mist on lennuliinidega Dublin-Berliin, Dublin-Bilbao (Vitoria), Dublin-Birmingham, Dublin-Bologna, Dublin-Brüssel, Dublin-Edinburgh, Dublin-Hamburg (Lübeck), Dublin-Marseille, Dublin-Newcastle, Dublin-Poznan, Dublin-Rooma, Dublin-Sevilla, Dublin-Toulouse (Carcassonne), Dublin-Venezia, Shannon-London ja Cork-London.
- 49 Kuuel teisel lennuliinil, st lennuliinid Dublin-Alicante, Dublin-Faro, Dublin-Lyon, Dublin-Milano, Dublin-Salzburg, Dublin-Tenerife, on üksuse Ryanair-Aer Linguse ühine turuosa peaaegu 100%, ulatumata siiski selle tasemeni tsarterlennuettevõtjate pakutavate eraldimüüdavate istekohtade tõttu.
- 50 Kõige olulisemal lennuliinil, s.o Dublin-London lennuliin, millele üksi langeb 30% lirimaa ja muude liidu liikmesriikide vahel lennukiga veetavatest reisijatest, oleks koondumisel tekkiva üksuse turuosa 70 ja 80% vahel.

- 51 Ka teistel liinidel oleks ühine turuosa väga suur. Näiteks lennuliinil Dublin-Manchester oleks see turuosa 90 ja 100% vahel, kuna ainus olemasolev konkurent on Luxair, kelle opereeritava lennu lähte- ja sihtpunkt on Luksemburg, vahemaandumisega Manchesteris.
- 52 Igal isikul, kes soovib minna ühte eelmainitud sihtkohta, on valik, mille ulatust on *prima facie* lihtne mõõta nii enne kui ka pärast koondumise jõustamist. Väga tihti selline valikuaspekt Aer Linguse omandamise tagajärjel Ryanairi poolt lihtsalt kaob, kuna üksuse Ryanair-Aer Lingus turuosa ulatuks 100%-ni või peaaegu 100%-ni.
- 53 Arvestades neid järeldusi, mida hageja iseenesest ei ole vaidlustanud, võis komisjon õigustatult asuda seisukohale, et koondumise jõustamise tulemusel väga suurte turuosade omandamine ning nendega seotud kontsentreerituse tasemed on sellise turuvõimu asjakohased näitajad, mille üksus Ryanair-Aer Lingus oleks omandanud.
- 54 Komisjon pidi neid järeldusi nõuetekohaselt arvesse võtma ning nende puhul on tegemist asjaoludega, mis võimaldavad asuda seisukohale, et need äärmiselt suured turuosad tõendavad juba iseenesest turgu valitseva seisundi olemasolu, kui just ei esine erandlikke asjaolusid (vt eespool punkt 41).
- 55 Neil asjaoludel ei saa komisjonile ette heita, et ta on eiranud tõendamiskoormist, leides – nagu nähtub vaidlustatud otsuse punkti 7.2.2 pealkirjast –, et „[v]äga suured turuosad kõikidel lennuliinidel, kus teenused kattuvad, tõendavad juba iseenesest turgu valitsevat seisundit”.

- 56 Olgu märgitud, et vastupidi hageja poolt öeldule ei peetud selle tõendi mõju konkurentsi hindamisele mingil moel automaatseks. Nimelt nähtub vaidlustatud otsusest, et sellise tõendi saab kummutada, kui need „esimesed kasulikud näitajad” turustruktuuri ning mõlema koondumise osalise ja nende konkurentide konkurentsialase tähtsuse kohta lükatakse juhtumi muude andmetega ümber. Seega esitas komisjon vaidlustatud otsuses selgelt oma lähenemisviisi selles küsimuses, märkides, et ta „kontrollis üksikasjalikult, kas esines asjaolusid, mis võivad käesolevas asjas vaatamata suurtele turuosadele turgu valitseva seisundi välistada” (vaidlustatud otsuse põhjendus 351). Niisugune kontroll viidi läbi vaidlustatud otsuse punktides 7.3–7.8 üldises plaanis tähtsust omavate tegurite osas ning punktis 7.9 analüüsi osas lennuliini kaupa.
- 57 Sellest vaatepunktist lähtudes tuleb uurida hageja argumente, mille ta esitas, et lükata ümber tähtsus, mida tuleb omistada turuosadele, mis oleksid üksusele Ryanair-Air Lingus kuulunud.
- 58 Esiteks, mis puudutab lennuliine, kus Aer Lingus ja hageja mõlemad praegu tegutsevad, siis väidab hageja, et nende kahe ettevõtja pakutavad teenused on „oluliselt erinevad” ja puudutavad tegelikult seega erinevaid reisijate kategooriaid. Sellega seoses tuleb märkida, et teenuste eristamise küsimus tekib seoses sellega, kas need on asjaomaste klientide jaoks vähem või rohkem üksteisega asendatavad. Vaidlustatud otsuses lükkas komisjon hageja sellekohase argumendi ümber (vaidlustatud otsuse punkt 7.3). Komisjon on arvamusel, et isegi kui eeldada, et see argument on põhjendatud, ei saa Ryanairi ja Aer Linguse pakutavate teenuste võimalik erinevus kõrvaldada ohtu, et nende kahe ettevõtja koondumine takistab märkimisväärselt tõhusat konkurentsi puudutatud turgudel. Hageja argumenti, mis käsitleb teenuste erinevust, on uuritud allpool (vt punkt 61 jj).

- 59 Teiseks, lennuliinide osas, kus praegusel hetkel tegutseb vaid üks neist ettevõtjatest, väidab hageja, et selline üksi kohalolek ei võimalda turgu valitsevat seisundit, kuna turule on lihtne tulla. See argument puudutab turuletuleku küsimust ning seda käsitletakse sellele probleemile pühendatud teise väite uurimisel.
- 60 Seega vaid siis, kui Üldkohus nende argumentidega nõustub, saab järeldada, et hageja vaidlustab õigustatult nendele turuosadele omistatava tähtsuse, mis oleks koondumisel tekkival üksusel olnud. Analüüsi praeguses staadiumis ei saa siiski komisjonile ette heita seda, et ta ei võtnud vaidlustatud otsuses arvesse turuosade tähtsust ja kontsentreerituse tasemeid, mis puudutavad erinevaid asjassepuutuvaid turge.

## 2. Ryanairi ja Aer Linguse „põhimõtteliste erinevuste” arvesse võtmata jätmine

- 61 Hageja väidab sisuliselt, et tema teenuste erinevuse tõttu Aer Linguse teenustest ei konkureeri need ettevõtjad sellises ulatuses, et koondumine takistaks märkimisväärselt konkurentsi. Komisjon ei saanud vaidlustatud otsuses teha vastupidist järeldust, kuna ta ei tõendanud Ryanairi ja Aer Linguse vahelise tiheda konkurentsisuhte olemasolu.
- 62 Üldkohus peab üksteise järel hindama poolte argumente, mis puudutavad väljendi „kõige lähedasemad konkurendid” kasutamist ja märkimisväärse konkurentsisure olemasolu „automaatset” järeldamist, mis selle põhjal tehti, argumente, mis

puudutavad „põhimõttelisi erinevusi” tegevuskulude, kehtivate hindade ja teenuste taseme osas, ning argumente, mis puudutavad erinevust sihtlennujaamade vahel.

a) Väljendi „kõige lähedasemad konkurendid” kasutamine ja märkimisväärse konkurentsipurve olemasolu „automaatne” järeldamine

#### Poolte argumendid

- <sup>63</sup> Hageja väidab, et komisjon tegi „põhimõttelise vea”, kui ta leidis, et kui on võimalik tõendada, et Aer Lingus ja hageja on „kõige lähedasemad konkurendid”, siis tuleneb sellest „automaatselt”, et nad on lähedasemad konkurendid, kes avaldavad teineteisele märkimisväärset konkurentsipurvet, ilma et oleks vaja uurida, kui tihe on see konkurentsisuhe. Tegelikult ei ole Ryanairi pakutavad teenused Aer Linguse omadega asendatavad, vaid need on kõige lähedasemad traditsiooniliste lennuettevõtjate pakutavatele täisteenustele. Nende kahe ettevõtja „põhimõttelised erinevused” võimaldasid Aer Lingusel kohaldada Ryanairist palju kõrgemaid hindu. Seega tuli analüüsida, kui tihe on Ryanairi ja Aer Linguse vaheline konkurentsisuhe, et teha kindlaks selle mõju tõhusale konkurentsile. Hageja sõnul, kui tema teenused on Aer Linguse omadest oluliselt erinevad, ei saa neid pidada „sobivateks asendajateks”, seda ka juhul, kui need kaks lennuettevõtjat on ainsad ühte konkreetset lennuliini teenindavad ettevõtjad. Teisisõnu, asjaomased reisijad võiksid pigem otsustada mitte reisida kui valida muu lennuettevõtja.

- 64 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, väidab, et ta analüüsis vaidlustatud otsuses üksikasjalikult kahe lennuettevõtja vahelist konkurentsisuhet enne, kui ta selle põhjal õiguslikult piisavalt põhjendatult järeldas, et Ryanair ja Aer Lingus on lähedased konkurendid, kes avaldavad teineteisele konkurentsipurvet, mis koondumise jõustamise korral kaoks.

## Üldkohtu hinnang

- 65 Hageja arvates, kui eeldada, et Aer Lingust ja teda ennast saab pidada „kõige lähedasemateks konkurentideks” kõikidel ajakohastel lennuliinidel, ei saaks komisjon siiski nendevaheliste „põhimõtteliste erinevuste” tõttu seda tõdemust kasutada ja järeldada sellest „automaatselt”, et nad avaldavad teineteisele märkimisväärset konkurentsipurvet, mis koondumisega kaoks, ilma et oleks vaja uurida, kui tihe on see konkurentsisuhe.
- 66 Enne kui uurida argumente, mis puudutavad hageja poolt väidetud erinevusi ning nende mõju Aer Linguse ja tema enda vahelisele konkurentsisuhtele (vt allpool punkt 70 jj), tuleb kõigepealt märkida, et analüüs, mille komisjon vaidlustatud otsuses läbi viis, ei ole see, mida hageja kirjeldab.
- 67 See analüüs koosneb kahest etapist. Kõigepealt, komisjoni tehtud järeldusi Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsisuhte kohta on käsitletud pikas arutluskäigus (vaidlustatud otsuse punktid 7.3 ja 7.4). Selle arutluskäigu raames uuris komisjon üksikasjalikult Ryanairi argumente, mida on käesoleva hagi raames korratud ja mis



puudutavad teenuste erinevust. Seejärel, vaidlustatud otsuses koondumise konkurentsile avaldatavat mõju puudutav hinnang ei ole vastupidi hageja poolt väidetule tehtud „automaatselt” üheainsa tõdemuse alusel, et Ryanair ja Aer Lingus on „kõige lähedasemad konkurendid”. Tegelikult esitas komisjon vaidlustatud otsuses hoolikalt põhjendused, millest tulenevalt takistaks koondumine märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturul 35 lennuliinil, kus teenused kattuvad, ja 15 lennuliinil, mida teenindab Aer Lingus ja kus teenused ei kattu (vaidlustatud otsuse punktid 7.5, 7.6 ja 7.9).

<sup>68</sup> Järelikult, nagu ka tähtsuse puhul, mis tuleb omistada ühistele turuosadele (vt eespool punkt 58), võimaldab vastus nendele hageja argumentidele, mis puudutavad väidetava teenuste erinevuse tagajärge Aer Linguse ja tema enda vahelisele konkurentsisuhtele (vt allpool punkt 70 jj), põhjendada järeldusi, mille komisjon tegi nende põhjal koondumise konkurentsimoju hindamise raames.

<sup>69</sup> Igal juhul, kuna hageja poolt väidetud teenuste erinevust on vaidlustatud otsuses uuritud, ei saa seega väita, et komisjon järeldas käesolevas asjas „automaatselt” tõdemuse põhjal, mille kohaselt on Ryanair ja Aer Lingus kõikidel asjaomastel lennuliinide „kõige lähedasemad konkurendid”, et nad avaldasid teineteisele märkimisväärset konkurentsipurvet, mis koondumisel kaoks, ilma et oleks vaja uurida, kui tihe on see konkurentsisuhe.

b) „Põhimõttelised erinevused”, mis puudutavad tegevuskulusid, kehtivaid hindu ja teenuste taset

### Poolte argumendid

- 70 Esiteks väidab hageja, et tema ja Aer Linguse tegevuskulude erinevus näitab, et nende ettevõtjate vahel ei esine märkimisväärset konkurentsipurvet. Ryanairi väiksemad kulud võimaldavad tal kehtestada Aer Linguse hindadest palju madalamad hinnad ning sellest tulenevalt teenindada erinevat turusegmenti. Komisjon jättis selle erinevuse konkurentsimoju analüüsimata. Lisaks, pärast seda, kui ta oli märkinud, et Aer Linguse tegevuskulud olid kooskõlas teiste odavlennuettevõtjate nagu easyJet või Virgin Express kuludega, ei oleks komisjon pidanud sellest vaidlustatud otsuse punktis 7.3.3 järelutama, et Aer Lingus kuulus „Ryanairi kõige lähedasemate konkurentide hulka isegi ühikuhinna osas”. Väljendi „kõige lähedasemad konkurendid” kasutamine tuleneb analüüsiveast. Lisaks võttis komisjon keskmiste tegevuskulude arvutamisel arvesse Aer Linguse pikamaalennud. Tegevuskulud olemasolevate istekohtade arvu kohta kilomeetri kohta (*available seat kilometre*, edaspidi „ASK”) olid oluliselt madalamad pikamaalendude puhul kui lühilendude puhul, nende hõlmamine toob kaasa Aer Linguse ASK keskmiste kulude olulise alahindamise, et neid võrrelda odavlennuettevõtjatega, kes teenindavad üksnes lühilennuliine. Pealegi, kui – nagu väidab komisjon – Aer Linguse keskmised kulud on võrreldavad odavlennuettevõtjate omadega ja ainult ligikaudu 50% suuremad Ryanairi omadest, on Aer Lingus suuteline saada kasumit, mis on Ryanairi kasumist märkimisväärselt suurem, kuna tema keskmine hind on üle 100% Ryanairi hinnast kõrgem. Tegelikult on Ryanair selgelt Aer Lingusest rentaablim.

- 71 Teiseks rõhutab hageja oma hindade ja Aer Linguse hindade vahelist erinevust. See erinevus, mis tuleneb tegevuskulude erinevusest, toob ilmsiks „kõrge erinevuse tase”. Komisjon eksis, kui ta leidis vaidlustatud otsuse põhjenduses 371, et 30 euro suurune hinnaerinevus ei ole märkimisväärne, sest keskmine Ryanairi pileti hind on 41 eurot. Ryanairi kõige madalamad hinnad, mis on poole võrra Aer Linguse hindadest madalamad, võimaldavad tal ligi meelitada kliente, kes mõõdukate hindade puudumisel ei sõidaks lennukiga. Komisjon oleks pidanud sellest asjaolust järeldama, et Aer Lingus ei avaldanud Ryanairile mingisugust konkurentsipurvet. Tunnistades vaidlustatud otsuse põhjenduses 413, et Ryanairi hinnad olid keskmiselt Aer Linguse hindadest madalamad, oleks komisjon pidanud järeldama, et need kaks ettevõtjat keskendusid kahele täiesti erinevale turusegmendile. Lisaks tegutsesid Ryanair ja Aer Lingus väga erinevate majandusmudelite alusel. Aer Lingus kaldus tööpoolest kõrvale täisteenuseid pakkuva traditsioonilise rahvusliku lennuettevõtja majandusmudelist, et võtta omaks teatavad odavlennuettevõtja tunnused. Ta jätkab siiski peamiste lennujaamade kasutamist ja teatavate teenuste pakkumist, mis võimaldab tal küsida klientidelt Ryanairi hindadest palju kõrgemaid hindu. Aer Linguse kliendid on niisiis valmis täiuslikumate pakutavate teenuste eest maksma rohkem võrreldes odavlennuettevõtjatest konkurentide hindadega.

- 72 Kolmandaks väidab hageja, et vaidlustatud otsuse põhjendusest 367 nähtub, et ta on „miinimumteenuseid pakkuv” lennuettevõtja ja Aer Lingus „keskmise tasemega teenuseid pakkuv” lennuettevõtja, ning et komisjon püüab minimeerida selle erinevuse mõju nende kahe ettevõtja vahelisele konkurentsitasemele. Komisjon ei analüüsinud ulatust, milles see erinevus asjasse puutub, või ei esitanud veenvaid tõendeid, et näidata, miks see oluline erinevus ei oma tähtsust, et teha kindlaks märkimisväärse taastamise olemasolu tõhusale konkurentsile. Niisugusest pakutavate teenuste erinevusest annavad tunnistust Aer Linguse ja Iiri valitsuse poolt enne avalikku pakkumist

tehtud avaldused ning seda enne, kui valitsus ja ettevõtja „muutsid järsult arvamust”, väites, et Aer Lingus oli odavlennuettevõtja.

- 73 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidlevad vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

### Üldkohtu hinnang

- 74 Kuigi komisjon nõustus vaidlustatud otsuses tunnistama erinevusi Ryanairi ja Aer Linguse vahel, ei tee ta sellest samu järeldusi, nagu hageja. Tegelikult ei takistanud need erinevused komisjonil leida, et kõikidel koondumisega mõjutatud lennuliinidel tegutsevatest konkurentidest on Aer Lingus kõige olulisem ja Ryanairile kõige lähedasem.
- 75 Mis puudutab Aer Linguse ja Ryanairi tegevuskulude erinevust, siis viimati nimetatud kordab oma analüüsi, mille kohaselt võimaldas see kulude erinevus tal teenindada erinevat turusegmenti. Hageja sõnul oleks pidanud komisjon analüüsima selle erinevuse mõju Aer Linguse ja hageja vahelisele konkurentsisuhtele.
- 76 Vaidlustatud otsusest nähtub siiski, et komisjon möönis, et Ryanairi tegevuskulud olid Aer Linguse omadest väiksemad, kuid märkis samas, et võrreldes teiste lennutevõtjatega olid Aer Linguse kulud üldiselt väga madalad ja asetasisid viimase pigem

odavlennuettevõtjate gruppki kui võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate gruppki (vt vaidlustatud otsuse punkt 7.3.3, eelkõige põhjendus 374).

<sup>77</sup> Seetõttu esitas komisjon vaidlustatud otsuses põhjused, millest tulenevalt ta kättesaadavate andmete alusel leidis, et kui Ryanairi tegevuskulud ASK kohta olid alla 4 eurosendi, olid Aer Linguse omad ligikaudu 5,9 senti. Komisjon märkis, et Ryanairi vastuväide, et need andmed hõlmasid ka Aer Linguse pikamaalende, mille ASK kulud on üldjuhul madalamad, oli põhjendatud. Siiski täpsustas ta, et 87% Aer Linguse reisijatest reisisid lühilendudel ja et Ryanairi esitatud arvu osas – ehk 8 eurosentki ASK kohta – puudusid tõendid (vt vaidlustatud otsuse punkt 7.3.3, eriti põhjendused 375 ja 377).

<sup>78</sup> Igal juhul nähtub vaidlustatud otsuse põhjenduses 375 toodud graafikust nr 1, et võrgustikku kuuluva lennuettevõtja (näiteks British Airways, Air France või Lufthansa) tegevuskulud ASK kohta on ligikaudu 12 eurosentki, samas kui Virgin Expressi või easyJeti omad on vastavalt ligikaudu 7 eurosentki või veidi üle 6 eurosendi. Marginaal, mille komisjon ja Ryanair määratlesid 5,9 ja 8 eurosendile ASK kohta, asetab seega Aer Linguse samasse gruppki nagu Virgin Express või easyJet, kuna tema tegevuskulud on „madalamad” (vaidlustatud otsuse põhjendus 375) või „oluliselt madalamad” (vaidlustatud otsuse põhjendus 376) suurte võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate omadest (erinevus on vähemalt 4 eurosentki ASK kohta), isegi kui need on Ryanairi omadest „suuremad” või „tunduvalt suuremad” (erinevus jääb 2 ja 4 eurosendi vahele ASK kohta).

- 79 Järelikult, kuigi Ryanairi ja Aer Linguse tegevuskulud on erinevad – nagu möönis komisjon vaidlustatud otsuses – ei tähenda see sellegipoolest, et komisjon ei võinud asuda seisukohale, nagu väidab hageja, et Aer Lingus ja hageja on „kõige lähedasemad konkurendid”, kuna Aer Linguse tegevuskulud on tegelikult madalamad võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate omadest ja kuna Virgin Express ega easyJet ei konkureeri Ryanairiga lennuliinidel, kus nende teenused Iirimaalt väljuvatel lennuliinidel kattuvad (vaidlustatud otsuse põhjendus 376).
- 80 Seda tähelepanekut kinnitab vaidlustatud otsuses ka see, et Aer Linguse ühikukulude areng aja jooksul toob esile tema „järk-järgulise ülemineku” traditsiooniliselt majandusmudelilt n-ö *low cost* mudelile (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 378, eriti graafik nr 2 Aer Linguse tegevuskulude kohta aja jooksul aastatel 2001–2005).
- 81 Pealegi, kuigi – nagu selgitab hageja – väikesed tegevuskulud avaldavad mõju ettevõtja rentaablusele (vt eespool punkt 70), ei võimalda see siiski järeldada, et teenused, mida ta pakub, ei konkureeri Aer Linguse teenustega. Viimane pakub nimelt kvaliteetsemaid teenuseid, püüdes samas juhinduda Ryanairi kulustruktuurist, mille tulemusel ta eemaldub samavõrd võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate kulustruktuurist.
- 82 Mis puudutab hageja ja Aer Linguse hindade erinevust, siis väidab hageja, et see erinevus on niisugune, et komisjon oleks pidanud sellest järeldama, et Aer Lingus ei avaldanud talle konkurentsipurvet. Hageja arvates on 30 euro suurune keskmine hinna erinevus märkimisväärne, kuna Ryanairi pileti keskmine hind on 41 eurot. Lisaks, Ryanairi kõige madalamad hinnad, mis on poole võrra Aer Linguse hindadest

madalamad, võimaldavad hagejal ligi meelitada kliente, kes niisuguste hindade puudumisel ei sõidaks lennukiga.

83 Kuna komisjon nõustus tegevuskulude erinevusega, tunnistas ta vaidlustatud otsuses, et Aer Linguse keskmiste hindade ja Ryanairi võetavate hindade vahel oli erinevus. Pooled ei ole seda küsimust vaidlustanud.

84 On oluline märkida, et vaidlustatud otsuses täpsustas komisjon esiteks, et kuigi üldjuhul olid Aer Linguse hinnad Ryanairi omadest kõrgemad, ei olnud see alati nii, ning teiseks, et hindade võrdluse muutis raskeks see, et keeruline oli teada saada, milliseid makse ja kulusid oli arvesse võetud, et arvutada lühilendude keskmine hind, mis Ryanairi sõnul oli 2006. aastal 41 eurot, kusjuures olgu täpsustatud, et Aer Linguse keskmine hind on 91 eurot või 65 ja 75 euro vahel enne kulude ja maksude lisamist (vt vaidlustatud otsuse punkt 7.3.2, eriti põhjendus 371 ja joonealused märkused nr 385 ja 386).

85 Pärast neid täpsustusi tuleb märkida, et vaidlus, mis puudutab Ryanairi keskmiste hindade ja Aer Linguse keskmiste hindade erinevust, käsitleb selle hinnaerinevuse tagajärgi. Samas kui hageja väidab, et see võimaldab järeldada, et Aer Lingus ei avalda talle konkurentsisisurvet, leiab komisjon, et kohaldatavate hindade analüüsist tuleneb, et Aer Lingus on Ryanairile lähedasem kui muud konkurendid, kes tegutsevad nendel lennuliinidel, kus nende teenused kattuvad (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 368–370 majandusmudeli hindamise osas, mis on üle võetud vaidlustatud otsuse

põhjenduses 371 keskmiste hindade võrdluse osas: „[s]ama kehtib asjaolu suhtes, et Aer Linguse keskmised hinnad on kõrgemad kui Ryanairi omad”.

86 Mis puudutab Aer Linguse avaldatavat konkurentsipurvet, siis seda küsimust on käsitletud vaidlustatud otsuse punktis 7.4, mis on pühendatud koondumise osaliste vahelisele tegelikule konkurentsile, ning otsuse punktides 7.5, 7.6 ja 7.9, milles komisjon uuris koondumise konkurentsimoju. See küsimus ei kuulu seega vaidlustatud otsuse punkti 7.3 alla, milles komisjon esitas põhjused, millest tulenevalt ta leidis, et Ryanair ja Aer Lingus olid kõigil asjaomastel lennuliinidel „kõige lähedasemad konkurendid”.

87 Järelikult võimaldab vaidlustatud otsuse põhjenduses 371 tõdetu põhjendada komisjoni järeldust, mida käsitletakse otsuse punktis 7.3, nii, et selles esitatud andmetest nähtub, et täisteenus pakkuvate võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate hinnad, mille Ryanair edastas, on palju kõrgemad Aer Linguse hindadest (Air France'i puhul 216 eurot, Lufthansa puhul 225 eurot ja British Airwaysi puhul 268 eurot). Ryanairi ja Aer Linguse hinnad on tegelikult „palju madalamad nende konkurentide hinnatase-  
mest, kellega nad vastavatel lennuliinidel kokku puutuvad” (vaidlustatud otsuse põhjendus 371). Samuti selgitas komisjon, et Ryanairi hindade ja Aer Linguse hindade erinevuse puhul tuli arvesse võtta neid mõningaid Aer Linguse teenustele iseloomulikke kvaliteedieeliseid, näiteks peamiste lennujaamade teenindamine, äriklasi salongid ja kõrgem teenustele orienteeritus (vaidlustatud otsuse põhjendused 371 ja 372). Vaidlustatud otsuses läbiviidud analüüs Ryanairi hindade ja Aer Linguse hindade kohta võimaldab seega põhjendada komisjoni järeldust, et Ryanair ja Aer Lingus on kõikidel asjassepuutuvatel lennuliinidel „kõige lähedasemad konkurendid”.



- 88 Hageja arvates ei ole niisugune analüüs siiski kooskõlas vaidlustatud otsuse põhjenduse 413 teises lauses nendituga. Nimetatud põhjendusest nähtub järgmine:

„Allpool täpsustatud ajaolud [Aer Linguse ja Ryanairi klientide arusaama kohta (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.5)] näitavad selgelt, et Ryanair ja Aer Lingus on lähedased konkurendid. Komisjon tunnistab siiski, et Ryanair kohaldab hindasid, mis on Aer Linguse hindadest keskmiselt madalamad, ja et vähemalt oletuslikult on võimalik, et Aer Lingus ja Ryanair teenindavad kahte täiesti erinevat kliendisegmenti.”

- 89 Märkus võimaliku pakkumise segmenteerimise kohta kohaldatavate hindade alusel ei võimalda siiski teha järeldust, et Ryanair ja Aer Lingus ei ole lähedased konkurendid. Mõistet „konkurent” tuleb hinnata juhtumi asjaolusid arvestades. Komisjon esitas selle vaidlustatud otsuse punktis 7.3 korratud tõdemuse toetuseks arvukaid tõendeid. Tuleb tõdeda, et näiteks 22 lennuliinil, kus Ryanair ja Aer Lingus on ainsad ettevõtjad, ei ole praegu muid ettevõtjaid, kes suudaksid pakkuda regulaarlennuteenust. Nendel turgudel, mille määratlust hageja iseenesest ei ole vaidlustanud (vt siiski sihtlennujaamu puudutava argumendi osas allpool punkti 95 jj), on Aer Lingus seega jätkuvalt Ryanairi kõige lähedasem konkurent. Turuletuleku küsimust uuritakse teise väite raames, mis on sellele pühendatud.

- 90 Mis puudutab teenuste taseme erinevust, siis hageja argument vaid kordab erinevust, mis on komisjonile teada ja mida on vaidlustatud otsuses mainitud. Näiteks vaidlustatud otsuse põhjenduses 367, kui komisjon käsitles Ryanairi lende kui „lisateenus-teta” lende ja Aer Linguse teenuseid kui „keskmise tasemega teenuseid”, täpsustas ta

kohe pärast seda, et vaidlustatud otsuse huvides võib kahte ettevõtjat pidada „miinimumteenuseid” pakkuvaks lennuettevõtjaks, kuna pärast Aer Linguse teenusemudeli hiljutist kohandamist vastavad Aer Linguse põhihinnas sisalduvad teenused suures osas Ryanairi põhihinnas sisalduvatele teenustele ning on märkimisväärselt erinevad traditsioonilistest „täisteenuseid” pakkuvatest ettevõtjatest nagu British Airways või Lufthansa (vaidlustatud otsuse põhjendus 367).

- 91 Oma menetluskohustusdokumentides möönab hageja, et „Aer Lingus kaldus kõrvale täisteenuseid pakkuva traditsioonilise lennuettevõtja majandusmudelilt, et võtta omaks mõningad odavlennuettevõtja tunnused” (vt eespool punkt 71). Seda kinnitati kohtuistungil.
- 92 Igal juhul toob Aer Linguse ühikukulude areng aja jooksul esile tema „järk-järgulise ülemineku” traditsiooniliselt majandusmudelilt n-ö *low cost* mudelile (vt eespool punkt 80) ning Aer Linguse pakutavad teenused jäävad igal juhul Ryanairi ja täisteenust pakkuvate võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate pakutatava vahele.
- 93 Järelikult, vaatamata sellele, et Aer Lingusel ei ole väga madalad tegevuskulud nagu Ryanairil, et ta ei kohalda Ryanairiga samu hindu ega paku nii vähe teenuseid, suundub see ettevõtja siiski sama majandusmudeli suunas kui tema konkurent.
- 94 Seega ei tõenda hageja õiguslikult piisavalt, et komisjon järeldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 431 vääralt, et Aer Lingus ja hageja olid Iirimaalt väljuvatel koondumise-ga mõjutatud lennuliinidel „kõige lähedasemad konkurendid”. Selle järelduse võib

seega koondumise konkurentsimoju uurimisel arvesse võtta ja hageja poolt seoses selle küsimusega esitatud kriitika tuleb tagasi lükata (vt eespool punktid 58 ja 63).

### c) Sihtlennujaamade erinevus

#### Poolte argumendid

- <sup>95</sup> Esiteks väidab hageja, et ta kasutab Aer Linguse kasutatavatest lennujaamadest põhimõtteliselt erinevad lennujaamu. Aer Lingus kasutab peamisi lennujaamu, mis on kesklinnale lähemal ja mis pakuvad paremaid teenuseid kui teisejärgulised lennujaamad. Viimased, mida Ryanair kasutab, võimaldavad tal hoida oma kulud madalal tasemel ning takistavad tal Aer Lingusele konkurentsiga pakkuda reisijate puhul, kes soovivad kasutada vaid peamisi lennujaamu. Tänu Aer Linguse ostule oleks Ryanairil olnud võimalik pakkuda konkurentsiga peamistes lennujaamades. Hageja sõnul ei esitanud komisjon selgeid ja veenvaid tõendeid, mis näitaksid, et Aer Linguse lennud peamistesse lennujaamadesse ja Ryanairi lennud teisejärgulistesse lennujaamadesse avaldasid teineteisele märkimisväärset konkurentsipurvet. Vaidlustatud otsuses esitatud andmed ei toeta järeldust, mille kohaselt on need lennud üksteist piisavalt asendavad, et neid tuleks pidada samale turule kuuluvaks. Lisaks kasutas komisjon kättesaadavat teavet „äärniselt valikuliselt ja ebajärjekindlalt”. Kuna ta ei leidnud ühtset kriteeriumide seeriat, kasutas komisjon mitut erinevat kriteeriumi, et tõendada, et peamised ja teisejärgulised lennujaamad kuuluvad samale turule. Komisjon jättis tähelepanuta või moonutas Birminghami ja Viini lennujaama ning UK Civil Aviation

Authority (Ühendkuningriigi tsiviillennuamet) arvamusi, et järeldada, et peamised ja teisejärgulised lennujaamad on teineteisega asendatavad. Ta ei tuginenud seega usaldusväärsetele andmetele ega kindlale meetodile. Peale selle, kuigi komisjon esitas konkurentide vastused, et kinnitada nimetatud lennujaamade asendatavust, näitavad need vastused vastupidi, et selles küsimuses ei ole selget ja veenvat tõendit (vt British Airwaysi vastus ja Londoni lennujaamade olukord). Konkurentidele saadetud tabel ei too oma esitluses selgelt ilmsiks, kas küsitlevatelt ettevõtjatelt oodati, et nad nime-taksid iga reisijaliigi jaoks sobivad lennujaamad või üksteisega asendatavad lennujaamad. Mõnel juhul märgistasid ettevõtjad iga linnapaari puhul vaid ühe lennujaama, rõhutades selliselt ebaselgust.

<sup>96</sup> Teiseks väidab hageja, et see, kuidas komisjon kasutas lennujaamade teeninduspiirkonda, et kindlaks teha, kas eri lennujaamadesse suunduvad lennud kuulusid samale turule, on ekslik. „Lihtsustatud meetodi” (*rule of thumb*) kohaselt, mida ei ole põhjendatud faktiliste asjaoludega, määratles komisjon lennujaama teeninduspiirkonna kui piirkonna, kust saab lennujaama jõuda, läbides maksimaalselt 100 km või ühetunnise teekonna (vaidlustatud otsuse põhjendus 83). See meetod on „liiga ligikaudne, et sellest kasu oleks”. Meetod ei võta arvesse reisijate tegelikku jaotust piirkonnas ning see on ebareaalne Iirimaa ja Ühendkuningriigi vaheliste lennuliinide kontekstis, kuna lend ei kesta sel juhul üle tunni. Komisjon eeldas seega ekslikult, et reisijad „väldivad neile lähima lennujaama kasutamist, sõidavad tund aega maanteed pidi ja lähevad seejärel lennule, mis kestab võib-olla ligikaudu 50 minutit”. Lisaks ei võta selle aja arvutus, mis on vajalik lennujaama jõudmiseks ühistranspordi või autoga ja mis on esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 78, arvesse hilinemisi ja ühistranspordi kasutamise seotud kulusid. Lõpetuseks ei ole komisjon võtnud vaidlustatud otsuse põhjendustes 114–116 arvesse tegelikke arvandmeid, mis puudutavad asjasepuutuvaid konkreetseid lennujaamu, eelkõige UK Civil Aviation Authority esitatud andmeid.

97 Kolmandaks kritiseerib hageja teatavaid hinnanguid või tõdemusi, mis on esitatud vaidlustatud otsuses. Kõigepealt heidab ta komisjonile ette seda, et viimane ei ole vaidlustatud otsuse põhjenduses 92 arvesse võtnud tema kaubandustavasid, mis seisnevad selles, et ta esitleb oma lende kui lende, mis asendavad peamistesse lennujaamadesse suunduvaid lende. Tegelikult ei kujuta nimetused, mille all ettevõtja oma tooteid turustab, endast piisavalt kindlat ja tugevat alust turgude määratlemiseks. Näiteks ei saa Viini ja Bratislava lennujaamad kuuluda samale turule pelgalt seetõttu, et Ryanair müüb pileteid Bratislavasse nimetuse „Bratislava (Viin)” all. Seejärel väidab hageja, et komisjon ei oleks vaidlustatud otsuse põhjenduses 99 pidanud kasutama nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruses (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, lk 8 ; ELT eriväljaanne 07/01, lk 420) toodud mõistet „lennujaamasüsteem”, et põhjendada järeldust teatavate lennujaamade asendatavuse kohta. See mõiste ei ole turgude määratlemiseks sobiv ning määruse nr 2408/92 ja seotud määruste uuestisõnastamine peaks selle pealegi lõpetama. Veel väidab hageja, et komisjoni poolt läbiviidud hinnaanalüüs on „puudulik” ega esita usaldusväärseid põhjuseid, järeldamiseks, et lennud, mida ta opereerib teisejärgulistes lennujaamadesse ja Aer Linguse poolt peamistesse lennujaamadesse opereeritavad lennud on üksteise „lähedased asendajad”. Analüüs ei paku mingit vahendit, et kindlaks teha, kas paralleelne hinnaareng tuleneb asendatavusest või ühistest mõjutustest. Viimaseks, reisijate seas tehtud uuring on „tõsiselt puudulik” küsimuste sõnastuse ja kasutatud valimitehnikate osas. Uuringu eesmärk ei ole lennujaamade asendatavuse mõõtmine, kuna reisijatelt ei küsitud kunagi, kas nad kaalusid erinevatesse lennujaamadesse lennata. Mitmel juhul viivad komisjoni esitatud andmed selle kohta vastupidise järelduseni.

98 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele tuginedes hageja argumentidele vastu.

## Üldkohtu hinnang

- 99 Hageja kordab oma menetlusedokumentides argumente, mille ta eelnevalt haldusmenetluses esitas, et kritiseerida turu määratlust lähtlinna või sihtlinna alusel. Komisjon uuris neid argumente ja lükkas need vaidlustatud otsuses tagasi ning üksnes nende argumentide kordamine Üldkohtus ei ole piisav, et seada seda analüüsi kahtluse alla allpool toodud põhjustel.
- 100 Etteheite osas, mis tugineb sellele, et komisjon ei ole esitanud selgeid ja veenvaid tõendeid, mis näitavad, et Aer Linguse lennud peamistesse lennujaamadesse ja Ryanairi lennud teisejärgulistesse lennujaamadesse avaldavad üksteisele märkimisväärset konkurentsipurvet, tuleb märkida, et see etteheide tähendab lõppkokkuvõttes seda, et kritiseeritakse, kuidas komisjon kasutas turu määratlust, mis on esitatud vaidlustatud otsuses, et hinnata koondumise konkurentsimoju asjassepuutuvatel turgudel. Hageja nõustub sellega kaudselt, kui väidab, et vaidlustatud otsuses esitatud andmed „ei toeta järeldust, mille kohaselt asendavad need lennud üksteist piisavalt, et neid tuleks pidada samale turule kuuluvaks” (vt eespool punkt 95).
- 101 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et kõnealuse etteheite ulatusele tuleb omistada suhteline tähtsus, arvestades asjaolu, et 35 asjassepuutuvast lennuliinist 16 puhul teenindavad Ryanair ja Aer Lingus samu lennujaamu (vaidlustatud otsuse põhjendus 70). Etteheide puudutab seega vaid 19 lennuliini 35-st (ehk 54,2%) ning ei puuduta ülejäänud 16 koondumise jõustamisega mõjutatud lennuliini.

102 Nende 19 lennuliini puhul soovitakse hageja etteheitega üksnes tuvastada, et sihtlennujaama osas esineb erinevus, ilma et püütaks konkreetselt ümber lükata vaidlustatud otsuses esitatud arutluskäiku, mis puudutab selle erinevuse mõju nii turu määramise kui ka koondumise konkurentsimoju hindamise osas. Tuleb rõhutada, et komisjon meenutas vaidlustatud otsuses, et reisijate õhustranspordi turgusid võis määratleda üksikliinide või lennuliinide grupi alusel, kui need olid asendatavad, juhumi konkreetsete tunnuste kohaselt (vaidlustatud otsuse põhjendus 55 ja joonealuses märkuses nr 53 viidatud kohtupraktika, sh eelkõige üldkohtu 4. juuli 2006. aasta otsus kohtuasjas T-177/04: easyJet vs. komisjon, EKL 2006, lk II-1931, punktid 54–61).

103 Selles kontekstis on oluline märkida, et komisjon töötas kõigepealt välja asjaomase turu määramisele kohaldatava analüütilise raamistiku erinevate asjassepuutuvate lennuliinide puhul, sõltumata sellest, kas tegemist on lennujaamade paariga või linnade paariga (vaidlustatud otsuse punkt 6.3.3). Erisugused kriteeriumid, mida kasutati eri lennujaamadest lähtuvate regulaarlennustranspordi teenuste asendatavuse iseloomustamiseks, on esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 99. Need käsitlevad vahemaad ja sõiduaega, mis vastavalt viitekriteeriumile on 100 km või ühetunnine sõiduaeg, konkurentide seisukohta, asjassepuutuvate lennujaamade ja liikmesriikide tsiviillennuasutuste seisukohta, hinnangulist huvireisijate osakaalu lennuliinil, mõistet „lennujaamasüsteem” määruse nr 2408/92 II lisa tähenduses, kaubandustavasid, seda, kas lennujaamade ja teatavate linnade vahel on transporditeenus või mitte, ning komisjoni hinnakorrelatsiooni analüüsi tulemusi Dublinist väljuvate 17 linnapaari vaheliste lennuliinide kohta.

104 Seejärel analüüsis komisjon üksikasjalikult, milline oli asjaomane turg igal asjassepuutaval lennuliinil (vaidlustatud otsuse punkt 6.3.4). Iga juhtumi puhul, kus ta tuvastas

asendatavuse, kohaldas komisjon kättesaadava teabe alusel mitut kriteeriumi. Reisijate ühe või teise lennuteenuse valik tulenes nende tegurite kombinatsioonist.

105 Seevastu jõudis komisjon mitmel korral järeldusele, et lennud, mis suundusid erinevatesse linna lähedal asuvatesse lennujaamadesse, ei kuulu samale turule. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 178–183 leidis komisjon sisuliselt eelkõige, et Rennes'i ja Nantes Atlantique'i lennujaamad ei ole teineteisega asendatavad järgmistel põhjustel: napilt ei olnud täidetud 100 km või ühetunnise sõiduaja kriteerium, Ryanair ei müünud Nantes'i suunduvat teenust Rennes'ile viidates, ja vastupidi – ükski märkimisväärne erinevus nende kahe lennujaama vahel ei kallutanud Rennes'ist pärit reisijaid minema Nantes'i ja Nantes'ist pärit reisijaid minema Rennes'i, et seal lennukile minna, ning kättesaadavad andmed ei olnud piisavad, et võimaldada komisjonil läbi viia põhjalik hinnakorrelatsiooni analüüs. Üksnes asjaolu, et Aer Lingus peab Rennes'i ja Nantes Atlantique'i lennujaamu teineteisega asendatavaks, ei olnud komisjoni arvates piisav, et järeldada nende asendatavust. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 197–203 eristas komisjon ka Amsterdami Schipoli lennujaama Eindhoveni lennujaamast samadel põhjustel nagu Nantes Atlantique'i ja Rennes'i lennujaamade puhul ning kuna ta leidis, et varasemas otsuses oli asendatavuse tase väike (komisjoni 22. septembri 1997. aasta otsus Juhtum COMP/M.967 – KLM/Air UK, punkt 24).

106 Lisaks tuleb märkida, et lennujaamade seisukoht (vt näiteks vaidlustatud otsuse põhjendused 132, 145 ja 151), nagu ka UK Civil Aviation Authority seisukoht (vt näiteks vaidlustatud otsuse põhjendused 128 ja 138) on vaidlustatud otsuses mitmel korral ära toodud. Mis puudutab UK Civil Authority viidet erinevusele nende reisijate vahel, kellele on aeg oluline, ja nende vahel, kellele see ei ole oluline, siis komisjon esitas vaidlustatud otsuses mitu põhjust, mis võimaldas selgitada, miks seda erinevust tuli käesolevas asjas pidada tähtsusetuks (vaidlustatud otsuse põhjendused 85 ja 316–319).



107 Eelkõige märkis komisjon veenvalt, et see erinevus, mis varem oli ühe ja teise reisijate kategooria puhul selge, kaldus hajuma. Komisjon oli sellele suundumusele juba varasemate juhtumite puhul viidanud (Juhtumid COMP/M.3280 – Air France/KLM ja COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, millele on viidatud vaidlustatud otsuse joonealusel märkuses nr 329) ja mida kinnitati 6. novembril 2006 konkurentidele saadetud küsimustike vastustes, mida hageja käesolevas asjas ei ole vaidlustanud (vaidlustatud otsuse joonealusel märkuses nr 328 viidatud vastused). Äriklientide vastused komisjoni uuringu raames näitavad samuti, et parima hinna kriteerium on üsna tähtis. Nende klientide väljendatud tähtsuse järjekorras asub see enne sihtlennujaama kriteeriumi ja pärast parima lennuaja kriteeriumi, mis on muutunud suhteliseks, arvestades miinimumteenust pakkuvate ettevõtjate suurt lennusagedust (vaidlustatud otsuse põhjendus 316).

108 Lisaks, mis puudutab Birminghami (vaidlustatud otsuse põhjendus 138) ja Viini lennujaama (vaidlustatud otsuse põhjendus 223) arvamusi, siis hageja ei selgita, mil moel neid arvamusi on moonutatud. Pealegi loobus hageja kohtuistungil sõnaselgelt selle argumendi arendamisest. Need arvamused, milles ei tehta järeldust asendatavuse kohta, on vaidlustatud otsuses hoolikalt ära toodud ning komisjonil oli veel muid tõendeid, et põhjendada järeldust, milleni ta vaidlustatud otsuses jõudis. Tõendite kogumi tehnika, mida komisjon koondumise konkurentsimoju hindamiseks kasutas, võib loomulikult hõlmata nii positiivseid kui ka negatiivseid tõendeid. Järeldust, milleni komisjon jõudis pärast erinevate arvesse võetud näitajate analüüsi, ei saa siiski kahtluse alla seada ainuüksi asjaoluga, et uurimisest ilmneb negatiivne tõend. See tõend on esitatud nõuetekohaselt ja komisjon võttis selle arvesse seda moonutamata, vastupidi sellele, mida väidab hageja, toomata selle kohta tõendeid.

- 109 Lisaks, vastupidi sellele, mida kinnitab hageja, nähtub British Airwaysi vastusest komisjoni saadetud küsimustikule, et mis puudutab Londoni lennujaamu, siis oli „katuvus teeninduspiirkondade vahel väga oluline” ja „kõik Londoni lennujaamad võisid konkureerida, mida nad ka muu hulgas tegid nii pikamaalendude kui ka lühilendude osas”. Samuti nähtub sellest, et muude lennujaamade osas, mille loetelu on toodud nimetatud küsimustiku küsimuses 22, leiab see lennuettevõtja, et „üldiselt konkureerivad kõik loetletud lennujaamad üksteisega kõikide reisijate rühmade osas”. Mis puudutab väidet, et konkurentide vastused ei näita, et kõik peamised ja teisejärgulised lennujaamad on üksteisega asendatavad, eelkõige Londoni puhul, siis Ryanairi konkurentide vastused sellel lennuliinil annavad tunnistust vastupidisest.
- 110 Mis puudutab hageja kriitikat „lihtsustatud meetodi” kasutamise kohta, et määratleda asjaomaste turgude kindlakstegemiseks lennujaamade teeninduspiirkonnad, siis tuleb märkida, et komisjon on seda ligikaudsust vaidlustatud otsuses tunnistanud (vaidlustatud otsuse põhjendus 83: „Tuleb siiski märkida, et komisjon kasutab 100 km või ühetunnise sõiduaja „meetodit” ainult esimese „tüüpilise muutujana”, et määratleda teeninduspiirkond. Iga asjaomase lennujaama eripärade ja muude tõendite tõttu võib teeninduspiirkond olla tegelikult laiem ja selle kohta tehakse seetõttu üksikasjalik uurimine juhtumipõhiselt erinevate lennujaamapaaride analüüsis”.
- 111 Vastuseks kriitikale, mis Ryanair selle küsimuse osas seoses vastuväiteteatisega esitas, märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et 100 km või ühetunnise sõiduaja kriteerium oli näitaja, mis põhines sellel, mida lennujaamad pidasid mõistlikuks teeninduspiirkonnaks (vaidlustatud otsuse põhjendus 85). Lennujaamadele saadetud küsimustike vastustest nähtub, et nad esitlevad lennuettevõtjatele tegevuspiirkonda vähemalt 100 km või ühetunnise sõiduajana (vaidlustatud otsuse põhjendus 82). Pealegi, nagu väidab komisjon vastuseks hageja poolt menetlusdokumentides esitatud

argumentidele, ei muuda asjaolu, et lennuaeg Iirimaa ja Ühendkuningriigi vahelistel lennuliinidel on võrdlemisi lühike, kuidagi seda hinnangut. Arvukatel juhtudel on tegelikult olemas spetsiaalsed lendudele kohandatud aegadea bussiliinid, mis ühendavad teisejärgulist lennujaama kesklinnaga. Komisjoni lähenemisviis langeb kokku UK Civil Aviation Authority vastusega.

112 Neid andmeid ja selgitusi arvestades ei saa seega komisjonile ette heita, et ta kasutas lennujaamade teeninduspiirkondade määramisel 100 km või ühetunnise sõiduaja kriteeriumi.

113 Mis puudutab komisjonile tehtud etteheidet, et ta võttis vaidlustatud otsuse põhjenduses 92 arvesse Ryanairi kaubandustavasid, mis seisnesid selles, et ta esitles oma lende kui lende, mis asendavad peamistesse lennujaamadesse suunduvaid lende, siis tuleb märkida, et need tavad on vaid üks paljudest asjaoludest, mida arvesse võeti. Need tavad on tõesti huvitavad selles suhtes, et lihtsustavad lendude sihtkohtade kindlaksmääramist nende klientide poolt, keda Ryanairi pakkumine võib puudutada. Seda huvi ei saa kahtluse alla seada üksnes asjaoluga, et Ryanair kinnitab tõendeid toomata, et nimetused, mille all ta oma teenuseid turustab teatavatesse lennujaamadesse, ei kujuta endast piisavalt kindlat ja tugevat alust turgude määramiseks. Tegelikult ei piisa sellest kinnitusest, et eitada selle elemendi tähtsust komisjoni kasutatud kaudsete tõendite raames. Mis puudutab Viini ja Bratislava näidet, millele haageja viitas, siis tugines komisjon oma hinnangu puhul muudele asjaoludele kui pelgalt Ryanairi kaubandustavale. Samuti uuris ta 100 km või ühetunnise sõiduaja näitlikku künnist, siseriiklike asutuste ja konkurentide seisukohta ning klientide seas läbi viidud uuringu tulemusi (vaidlustatud otsuse punkt 6.3.4.15). Samuti tugines komisjon analüüsis lennuliinide kaupa (vaidlustatud otsuse punkt 6.3.4) 100 km või ühetunnise

sõiduaja kriteeriumile, siseriiklike asutuste ja konkurentide seisukohale ning klientide seas läbi viidud uuringu tulemustele. Komisjoni sellekohased hinnangud põhinevad alati tõendite kogumi kasutamisel, mille erinevad arvesse võetud elemendid on esitatud ja analüüsitud.

- 114 Kriitika osas, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 99 tehtud viidet mõistele „lennujaamasüsteem”, mida on kasutatud määruses nr 2408/92 teatavate lennujaamade asendatavuse tuvastamise põhjendamiseks, nähtub nimetatud põhjendusest, et kõnesolevate lennujaamade kuulumine „lennujaamasüsteemi” määruse nr 2408/92 tähenduses „on täiendav tõend järelduse puhul, et selle määruse alusel viidatud lennujaamad kuuluvad samasse linnastusse ja neid võib pidada nõudlusest lähtuvalt asendatavateks”. Määruses nr 2408/92, mis kehtis vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal, on lennujaamasüsteem määratletud kui „kaks või enam kokkukuuluvat lennujaama, mis teenindavad sama linna või linnastut, nagu on osutatud II lisas”. Asjaolu, et kaks või enam lennujaama on mainitud II lisas lennujaamasüsteemina, võib seega arvesse võtta, et kindlaks teha, kas tuleb asuda seisukohale, et need lennujaamad teenindavad sama sihtkohta, mis on tegur, mis näitab, et nimetatud lennujaamad on asendatavad reisijate jaoks, kes soovivad kõnealusesse sihtkohta minna. Seda hinnangut ei saa kahtluse alla seada asjaoluga, et komisjon võttis initsiatiivi täpsustada ja lihtsustada samu linna või linnastuid teenindavate lennujaamade vahelist liiklusjaotust käsitlevaid eeskirju, kuna Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu on tema sellekohase ettepaneku vastu võtnud. Nimelt, parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruses (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine) (ELT L 293, lk 3), millega pärast vaidlustatud otsuse vastuvõtmist tunnistati kehtetuks määrus nr 2408/92, on ikka viidatud sama linna või linnastut teenindavate lennujaamade vahelise liiklusjaotuse põhimõttele, kuigi väljendile „lennujaamasüsteem” ei ole enam viidatud.

- 115 Mis puudutab kriitikat haldusmenetluses tehtud hinnakorrelatsiooni analüüsi kohta, siis tuleb märkida, et komisjon tunnistas, et hinnakorrelatsioon ei tõenda, et kaks lennujaama kuuluvad samale turule. Siiski väidab komisjon õigustatult, et selline asjaolu koos teistega kujutab endast asjassepuutuvat analüüsitegurit. Vaidlustatud otsusest nähtub, et komisjoni analüüs on kvalifitseeritud „empiiriliseks analüüsiks” (vaidlustatud otsuse põhjendus 121). Põhjenduse 121 joonealuses märkuses on märgitud ka järgmist:

„Kõiki analüüsitud linnapaare arvestades tuleb märkida, et komisjon võttis arvesse majanduslikud tõendid hinnakorrelatsiooni valdkonnas täiendava materjalina, mis tema seisukohta kinnitavad. [...]. Tegelikult võivad hinnakõikumisi mõjutada muud näitajad, mille puhul võib olla madal hinnakorrelatsioon.”

- 116 Hinnanguid, mis esitati vaidlustatud otsuse hinnakorrelatsiooni „empiirilise analüüsi” tulemuste alusel, tuleb arvesse võtta selles kontekstis. Seega ei saa komisjonile ette heita, et ta esitas põhjused, millest tulenevalt võis hinnakorrelatsiooni analüüs anda piiratud tulemusi, rõhutades samas, et neid tulemusi, isegi kui need on piiratud, võis sellegipoolest teatud tingimustel arvesse võtta.
- 117 Neil asjaoludel ei tõenda hageja, mil moel ületas komisjon majanduslike olukordade kaalutusõiguse piire (vt eespool punktid 31 ja 32). Hageja sellekohane kriitika on üldine ja ei võta arvesse hinnakorrelatsiooni analüüsi tulemuste kasutamist komisjoni poolt.

118 Mis puudutab kriitikat reisijate seas läbi viidud uuringu tulemuste kohta, siis tuleb märkida, et seda küsimust käsitleb hageja ka ühes teises arutluskäigus ning seda uuritakse selle raames (vt allpool punkt 202 jj). Igal juhul nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 94, et komisjon oli täiesti teadlik Dublini lennujaama klientide seas läbi viidud uuringu piiridest, selline uuring viidi läbi peamiselt eesmärgiga kontrollida Ryanairi kinnitust, mille kohaselt ei olnud tema ja Aer Lingus klientide seisukohast konkurendid. Lennuliinide grupp hõlmas kõiki Londoni lennujaamu ja piiratud arvu lennuliine, mille puhul koondumise osalised pakkusid lende erinevatesse sama linna lähedal asuvatesse lennujaamadesse. Komisjon leidis, et kui reisijad pidasid alternatiivlahenduseks lennuettevõtjat, kes opereerib lennuliini erinevasse lennujaama, siis võis sellest järeldada, et kõnesolevad reisijate õhustransporditeenused võisid omavahel avaldada konkurentsipurvet. Sellega seoses märkis komisjon, et „need tõendid on kaudsed, kuna küsimustikule vastajatel ei palutud [...] märkida sõnaselgelt, kas nad kavatsesid lennata erinevasse lennujaama”. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 122 on samuti viidatud sellele uuringule kui „kaudsele tõendile”. Vaidlustatud otsuse jooneluses märkuses nr 91 märkis komisjon samuti, et reisijate seas läbi viidud uuring puudutas vaid selliste lennuliinide alamrühma, kus koondumise osalised teenindasid erinevaid lennujaamu, ja et järelikult oli sel uuringul „informatiivne väärtus” ainult nende lennuliinide suhtes. Vaidlustatud otsuse hinnanguid, mis esitati reisijate seas läbiviidud uuringu tulemuste alusel, tuleb arvesse võtta selles kontekstis. Seega ei saa komisjonile ette heita seda, et ta esitas põhjused, millest tulenevalt oli klientide seas läbiviidud uuringul teatud piirid, märkides samas, et nendel tulemustel oli asjassepuutuvate lennuliinide suhtes siiski teatud väärtus.

119 Neil asjaoludel ei tõenda hageja, mil moel ületas komisjon majanduslike olukordade kaalutusõiguse piire. Hageja sellekohane kriitika on üldine ja ei võimalda selle

arutluskäigu raames aru saada, kuidas olid küsimuste väljatöötamine ja kasutatud valimitehnikad „väga puudulikud”.

### 3. Konkurentsieelis, mille andis Dublini lennujaamas asuva baasi olemasolu

#### a) Poolte argumendid

<sup>120</sup> Hageja ei nõustu sellega, et asjaolu, et Aer Lingusel ja tal endal on Dublini lennujaamas baasid, võimaldab järeldada, et nad on väga lähedased konkurendid. Reisijatel on täiesti ükskõik, kus lennuk paikneb, ning lennuettevõtjate jaoks on see suhteliselt vähetähtis. Lennuettevõtja, kellel on lennuliini teises otsas baas, võib kujutada endast Ryanairi usutavat konkurenti. Niisiis bmi, kellel on Heathrow lennujaamas baas ja kellel on lennuk, mis jääb ööseks Dublini lennujaama, on Aer Lingusele lennuliinil Dublin-London (Heathrow) lähedasem konkurent kui Ryanair, kuna Ryanair ei teeninda seda lennujaama.

<sup>121</sup> Komisjon vaidleb sellele argumentatsioonile vastu, väites, et lennuettevõtjad alustavad tavaliselt lennuliinil opereerimist vaid siis, kui viimane on seotud baasiga.

## b) Üldkohtu hinnang

- 122 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 380–399 esitas komisjon põhjused, millest tulenevalt kinnitab Dublini lennujaamas asuva olulise baasi omamine hinnangut, mille kohaselt on need kaks ettevõtjat „kõige lähedasemad konkurendid”. Vaidlustatud otsuse kohaselt võimaldab niisugune baas (seda nimetatakse ka „kodulennujaamaks”) saada mastaabi- ja mitmekesisussäaste ning võimaldab paindlikumat kohanemist muutuva nõudlusega, kuna need eelised on baasi suurusega proportsionaalsed. Komisjon märkis, et enamik lennuettevõtjaid kasutab baase (vaidlustatud otsuse põhjendused 393 ja 394), ning lükkas tagasi Ryanairi poolt haldusmenetluses esitatud märkused, mille kohaselt esiteks tuleks konkurente, kes jätavad oma lennukid ööseks Dublini lennujaama, pidada talle sama lähedaseks konkurendiks, nagu on Aer Lingus, ja teiseks omab vähe tähtsust see, kas baas asub Iirimaal või liini teises otsas (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.4).
- 123 Selles osas tuleb märkida, et Ryanairi poolt käesoleva hagi raames esitatud argumentid vaid kordavad märkusi, mille ta esitas haldusmenetluses, seadmata siiski kahtluse alla nende põhistatud hinnangute põhjendatust, mille komisjon nende argumentide tagasilükkamiseks vaidlustatud otsuses esitas.
- 124 Tegelikult nähtub vaidlustatud otsuses toodud analüüsist, et on vaid üksikud lennuettevõtjad, kes opereerivad lennuliini kasutamata kodulennujaama, mis annab majandusliku eelise. Asjaolu, et nii Ryanairil kui ka Aer Lingusel on Dublini lennujaamas oluline baas, tuli seega arvesse võtta, kuna see võimaldab muu hulgas neil ettevõtjatel sarnastest eelistest kasu saada (vaidlustatud otsuse punktid 7.3.4.1 ja 7.3.4.2). Vaidlustatud otsuses viidatud põhjustel ei ole see olukord võrreldav konkurentide omaga,



kes jäätavad oma lennukid ööseks Dublini lennujaama, eelkõige arvestades märkimisväärsed erinevusi, mis tulenevad baasi mastaabi- ja mitmekesisussäästudest (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.4.3), ega ka nende konkurentide olukorraga, kellel on baas sihtlennujaamas, Dublini lennujaama eripärade tõttu (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.4.4).

<sup>125</sup> Selle viimase küsimuse osas ei saa hageja argumentatsioon olla piisav, et seada kahtluse alla vaidlustatud otsuse põhjendustes 404–407 toodud analüüs, mille tulemusel asus komisjon seisukohale, et väga suur paindlikkus, mida pakub Dublini lennujaam, annab koondumise osalistele erilise eelise. Selles suhtes arvesse võetud asjaolud on järgmised:

- 12 lennuliinil, kus koondumise osaliste teenused kattuvad, ilma et saavutataks monopoolne seisund, ei opereeri allesjäänud konkurendid tingimata lennuliini baasist (vaidlustatud otsuse põhjendus 405), mis võimaldab asuda seisukohale, et need konkurendid avaldavad Ryanairile väiksemat konkurentsipurvet kui Aer Lingus;
  
- mõned säästud on Dublini lennujaamas märkimisväärsed kui mujal, tulenevalt liikluse päritolu asümmeetriast paljudel lennuliinidel, kus teenused kattuvad (vähemalt 15 lennuliinil 35-st on enamik kliente Iirimaalt) (vaidlustatud otsuse

põhjendus 406), mis võimaldab selgitada, kuidas toob Dublini lennujaamas asuv baas kaasa olulisema eelise kui lennuliini teises otsas asuv baas;

- ettevõtjad, kellel on sihtlennujaamas baas, opereerivad Dublinisse vaid ühte lennuliini, mis vähendab kohustuse taset Dublinist väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinide osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 407). Kuid selleks, et olla võimalikult rentaabel ja tagada päevas maksimumarv edasi-tagasilende, peavad lennuk, hooldamine ja meeskond asuma pigem Dublini lennujaamas, kust enamik kliente lahkuvad, kui lennuliini teises otsas;
  
- ettevõtjatel, kellel on baas sihtlennujaamas, olid keskpärased tulemused ning väike turuosa. Vähemalt 9-l lennuliinil 35-st, mille teenused kattuvad, lahkus lennuettevõtjast konkurent lennuliinilt, kuna ta ei suutnud Aer Linguse ja Ryanairiga võistelda (vaidlustatud otsuse põhjendus 408). Mineviku analüüsimine võimaldab hinnata, mis tulevikus võib toimuda.

<sup>126</sup> Ükski hageja argument, mille ta esitas vaidlustatud otsuse selle küsimusega seotud kriitikas, ei võimalda seada kahtluse alla eelmainitud järeldust ja selle toetuseks esitatud asjaolusid. Ei ole tõendatud, et komisjon eksis, kui ta hindas konkurentsieelist, mille annab koondumise osaliste baas Dublinis.

- 127 Järelikult on komisjon vaidlustatud otsuses õiguslikult piisavalt selgitanud, kuidas kujutab Dublini lennujaamas olulise baasi omamine endast märkimisväärset eelist Dublinisse suunduvate ja sealt väljuvate lennuliinide puhul ning enamjaolt Iiri päritolu klientide puhul, keda need lennuliinid puudutavad.

#### 4. „Mittetehnilised tõendid”

##### a) Poolte argumendid

- 128 Hageja möönab, et piiratud rühma reisijate jaoks konkureerib ta Aer Lingusega, nagu ta konkureerib ka niisuguste võrgustikku kuuluvate ettevõtjatega nagu Air France, Lufthansa ja British Airways. „Mittetehnilised tõendid”, mille komisjon esitas kostja vastuses, on seega vaid selle konkurentsi väljendus. Niisiis vastavad tulujuhtimissüsteem ja hindade jälgimine sektori tavapärasele praktikale, nii et see ei tõenda, et Ryanair ja Aer Lingus avaldavad teineteisele „märkimisväärset vastastikust konkurentsipurvet”. Hindade jälgimine puudutab kõiki hindu, mitte ainult Aer Linguse omasid. See võimaldab Ryanairil reageerida „harvadele juhtumitele, kus Aer Lingus või teised lennuettevõtjad pakuvad madalamaid soodushindasid”. Lisaks, kui tulujuhtimissüsteemide sarnasus tähendaks, et Ryanairi ja Aer Linguse vahel on tihe konkurents, kinnitaks seda komisjoni ökonomeetrilise analüüsi tulemused, see aga ei ole nii. Pealegi, kuigi hageja ei vaidle vastu, et ta kohandab aeg-ajalt oma hindu konkreetsele kampaaniale reageerides või teeb vahetevahel võrdleva reklaami kampaaniaid, märgib ta, et need reklaamtegevused puudutavad nii Aer Lingust kui ka

teisi siseriiklikke ettevõtjaid. Need näited ei kuulu siiski „täpsete, usaldusväärsete ja järjepidevate tõendite” kategooriasse, mida komisjon peab esitama. Kui Aer Lingus avaldaks Ryanairile mis tahes konkurentsipurvet, peaks tõendid näitama, et Ryanair pakub süstemaatiliselt palju madalamaid hindu juhul, kui lennuliini teenindab Aer Lingus. Kuid niisugusele oletusele räägivad vastu Ryanairi esitatud ökonomeetrilised tõendid. Lõpetuseks ei saa komisjon tugineda Ryanairi sisedokumentidele, millel on vaid „anekdoodiline iseloom”. Lõigud, millele komisjon viitab, ei tõenda, et Ryanair ja Aer Lingus avaldavad teineteisele „märkimisväärset vastastikust konkurentsipurvet”. Mõnel juhul ei puuduta arutelud, millele nimetatud lõigud viitavad, ainult Aer Lingust, vaid konkreetse lennuliini üldist olukorda. Seega ei saa komisjon nendele dokumentidele tugineda, et anda mõista, et nendel kahel lennuettevõtjal on tihe konkurentsituhe, ja leida, et siseriiklikud ettevõtjad, keda on neis dokumentides mainitud, ei paku Ryanairile konkurentsi.

- 129 Komisjon väidab, et selle loogiliseks tagajärjeks, et Ryanair ja Aer Lingus on ainsad ettevõtjad, kes tegutsevad 22-l lennuliinil, kus nende teenused kattuvad, ja et nendele koos kuuluvad väga olulised turuosad 13 teisel liinil, on see, et need kaks ettevõtjat avaldavad teineteisele konkurentsipurvet. Seda tõendab asjaolu, et Ryanair ja Aer Lingus kohaldavad sarnaseid tulujuhtimissüsteeme, et nad jälgivad regulaarselt oma peamiste konkurentide konkurentsikäitumist ja kohandavad sellest tulenevalt oma hindu, ning ka asjaolu, et nad avaldavad regulaarselt reklaamteateid, milles nad võrdlevad oma teenuseid ja hindasid. Lisaks sisaldavad Ryanairi sisedokumendid ilmseid tõendeid konkurentsi olemasolu kohta Aer Lingusega. Ryanairi väide, mille kohaselt ei mõjuta tema konkurendid tulenevalt tema n-ö *low cost* mudelist tuntavalt tema konkurentsikäitumist, on seega põhjendamatu.

## b) Üldkohtu hinnang

<sup>130</sup> Selle järelduse kinnitamiseks, mille kohaselt konkureerivad Ryanair ja Aer Lingus teataval lennuliinidel, kus nende teenused kattuvad (vaidlustatud otsuse punkt 7.4), meenutab komisjon mitme tõendi olemasolu, mis on esitatud vaidlustatud otsuses ja mida hageja ei ole hagiavalduses kritiseerinud. Need tõendid puudutavad järgmisi asjaolusid:

- „sarnaselt paljude muude lennuettevõtjatega” sarnase tulujuhtimissüsteemi kasutamine: iga lennu broneeringute seisu jälgimise süsteem ja sissetulekute haldamise süsteem (vaidlustatud otsuse põhjendused 438–443);
  
- sama hinnavõrdlusprogrammi (QL2) kasutamine, mis võimaldab jälgida konkurentide käitumist ja kohandada pakkumise arengule (vaidlustatud otsuse põhjendused 444 ja 445);
  
- Ryanairi ja Aer Linguse teineteise vastavate müügiedendamise ja reklaamikampaaniate jälgimine ning vastastikused reageeringud teineteise müügiedendamisele (vaidlustatud otsuse põhjendused 448 ja 449);
  
- viide Aer Lingusele, mis tehti Ryanairi juhatuse koosolekutel seoses turuosade ja konkurentsisuhte arenguga (vaidlustatud otsuse põhjenduse 446 joonealune märkus nr 471 ja nimetatud otsuse põhjenduse 448 joonealune märkus nr 474).

- 131 Nende tõendite alusel tõdes komisjon järgmist: Aer Linguse ja Ryanairi hindasid mõjutavad otseselt nende peamiste konkurentide hinnad, Aer Lingus ja Ryanair võtavad mõlemad oma hindade kehtestamisel lennuliinil arvesse teineteise hindasid (vaidlustatud otsuse punktid 7.4.1 ja 7.4.1.2) ning koondumise osalised reageerivad teineteise müügiedendamisele ja reklaamikampaaniatele (vaidlustatud otsuse punkt 7.4.2).
- 132 Hageja ei vaidlusta nende „mittetehniliste tõendite” tõelevastavust, millele komisjon vaidlustatud otsuses viitab. Siiski väidab ta sisuliselt, et need tõendid ei ole piisavalt tõenduslikud, et neid arvesse võtta, ning et igal juhul tuleb järeldusi teha vaid „tehniliste tõendite” alusel, mis tulenevad haldusmenetluses tehtud erisugustest ökonomeetristest analüüsides. Veel väidab ta, et igal juhul ei võimalda „mittetehnilised tõendid” tuvastada „märkimisväärse vastastikuse konkurentsisure” olemasolu koondumise osaliste vahel.
- 133 Sellega seoses tuleb kõigepealt asuda seisukohale, et komisjon võis tugineda sarnastele tulujuhtimissüsteemidele, konkurentide käitumise jälgimisele, ühe koondumise osalise reaktsioonidele teise osalise müügiedendamisele või Aer Linguse konkurentikäitumise jälgimisele, millest annavad tunnistust Ryanairi sisedokumendid. Komisjon võis neid tõendeid täielikult nende tõendite kogumi raames arvesse võtta, mida ta kasutas konkurentsiolekorra hindamiseks.
- 134 Asjaolu, et mõned „mittetehnilised tõendid” puudutasid nii Ryanairi ja Aer Linguse vahelist konkurentsisuhet kui ka Ryanairi ja kõikide teiste lennuettevõtjate vahelist konkurentsisuhet, ei oma tähtsust, kuna komisjon uuris selles analüüsi staadiumis

koondumise osaliste ehk Ryanairi ja Aer Linguse vahelist konkurentsisuhet lennuliinidel, kus nad mõlemad tegutsevad.

- 135 Pealegi ei tuginenud komisjon eelmainitud tõenditele mitte selleks, et tuvastada „märkimisväärse vastastikuse konkurentsisureve” olemasolu, vaid selleks, et tuvastada, et koondumise osalised tegelikult konkureerivad (vaidlustatud otsuse punkti 7.4 pealkiri; vt ka eespool punkt 131). Seega ei ole vaja kontrollida, kas neid tõendeid saab kritiseerida seetõttu, et need ei võimalda põhjendada järeldust, mida ei ole vaidlustatud otsuses tehtud.
- 136 Peale selle ei saa nõustuda hageja väitega, et „mittetehnilisi tõendeid” ei saa arvesse võtta, kui neid ei toeta „tehnilised tõendid”. Niisugust hierarhiat ei ole tegelikult vaja luua. Komisjoni ülesanne on hinnata tervikuna selle tõendite kogumi tulemust, mida ta konkurentsiolekorra hindamiseks kasutas. Selles suhtes on võimalik, et teatavaid tõendeid privilegeeritakse ja et teised jäetakse kõrvale. Seda analüüsi ja põhjendusi, mida see hõlmab, kontrollib Üldkohus õiguspärasuse kontrolli raames, mida ta teostab komisjoni otsuste üle koondumiste valdkonnas. Järelikult tuleb selles kontekstis uurida hageja argumente, mis puudutavad järeldusi, mille komisjon oleks pidanud haldusmenetluses läbiviidud erisuguste ökonomeetriliste analüüside alusel tegema, ja tagajärgi, mis oleks pidanud neil järeldustel olema konkurentsiolekorra hindamise suhtes (vt allpool punkt 181).
- 137 Järelikult, arvestades eelkõige seda, et hageja argumendid jäävad üldiseks, kuna viimane piirdub märkusega, et tõendid, millele komisjon tugines, käivad nii Aer Linguse kui ka kõikide teiste konkurentide kohta, võtmata arvesse komisjoni järeldusi, mille kohaselt on Aer Lingus koondumise konkurentsimoju hindamise raames analüüsitud

lennuliinidel Ryanairi kõige lähedasem konkurent, siis tuleb leida, et hagejal ei õnnestu seada kahtluse alla nende järelduste põhjendatust, mille komisjon vaidlustatud otsuses tegi.

- <sup>138</sup> Need tõendid ja eelkõige nende Aer Lingust puudutavate arutelude osad, mis toimusid Ryanairi juhatuse koosolekul ja mis sisalduvad toimikus, on eriti tähtsad, kuna need kinnitavad turuosade ja kontsentreerituse taseme analüüsi staadiumis tõdetut ning kuna need eelnevad ökonomeetriliste andmete analüüsile. Need võeti arvesse tõendite kogumi raames, mida komisjon kasutas koondumise konkurentsimoju hindamiseks.

## 5. Komisjoni ökonomeetiline analüüs

### a) Poolte argumendid

- <sup>139</sup> Hageja rõhutab, et ökonomeetiline analüüs võimaldab konkurentsimoju hindamisel „vältida spekulatiivseid arutelusid” hinnataseme, tegevuskulude, teenuste ja baasi asukoha erinevuse tähtsuse osas. Ökonomeetiline analüüs, mille komisjon viis läbi nn „fikseeritud efektidega” meetodi alusel (või „valimi andmete” alusel), sisaldab arvukaid vigu. Komisjon ei suuda esitada tõendeid Aer Linguse mõju kohta Ryanairi hindadele. See on kooskõlas Ryanairi väitega, mille kohaselt juhindub tema



hinnapoliitika „soovist laiendada oma n-ö *low cost* mudelit” uutele turgudele ja uutele lennuliinidele ning seda „ei mõjuta materiaalselt” tema konkurentide tegevus. Komisjon väidab, et ta tuvastas „süsteemilise seose”, mis puudutab kahte eri mudeliseeriat, mis käsitlevad vastavalt Ryanairi lendude „sagedust” ja „esindatust”. Ta kinnitab esiteks, et kui Ryanairi lendude sagedus suureneb 1% võrra, siis Aer Linguse hinnad langevad 0,025% võrra (st äärmiselt vähe) ja teiseks, et Ryanairi esindatus lennuliinil sunnib Aer Lingust kohaldama ebaoluliselt madalamaid hindu (st 5–8%) võrreldes sellega, mida ta muidu kohaldaks. Hoolimata nendest arvandmetest, mis annavad tunnistust vaid piiratud konkurentsist, on komisjon tegelikku konkurentsimoju, mida kaks lennuettevõtjat teineteisele avaldavad, üle hinnanud.

<sup>140</sup> Esiteks, „sageduse” väidetava mõju osas hindadele on komisjoni esitus „väga eksitav”. Kuigi mõju, mida komisjon täheldas, võib statistiliselt olla märkimisväärne, on selle tegelik majanduslik tähendus vähetähtis. Jättes vaidlustatud otsuses mainimata oma esialgu tehtud vea, väidab komisjon, et kui Ryanair peaks kattuva tegevusega lennuliinidelt täielikult lahkuma ja loobuma kogu nendel liinidel saadavast kasumist, tooks see kaasa Aer Linguse hindade 10–12% tõusu. See tulemus on „väga ebatõenäoline”, kuna Ryanair kohustus kattuva tegevusega lennuliinidel oma sagedusi mitte vähendada, ning see tuleneb „äärmiselt ekslikust tõlgendamisest”, kuna kasutatud mudelitega ei saa mõõta nii oluliste muutuste tagajärgi. Veel näitab sageduse vähenemine seda, et isegi Ryanairi sageduse olulistel muutustel oleks Aer Linguse kohaldatavatele hindadele vaid väike mõju.

<sup>141</sup> Teiseks, mis puudutab „esindatuse” vähenemist, siis näitab komisjoni ökonomeetiline analüüs, et hinnad, mida Aer Lingus kohaldab lennuliinidel, kus Ryanair tegutseb, olid 5–8% madalamad hindadest, mida ta kohaldas lennuliinidel, kus Ryanairi ei

olnud. Ryanairile langeb üldiselt igal asjassepuutuval lennuliinil pool mahust. Järelikult, kui Ryanair võtaks ära väga suure osa mahust, oleks seda Aer Linguse hindade suhtes vaid vähe tunda. Niivõrd väike mõju sedavõrd olulise esindatuse puhul ei tõenda seda, et Ryanair avaldab Aer Lingusele märkimisväärset konkurentsipurvet.

<sup>142</sup> Kolmandaks, teoreetiliselt viivad komisjoni mudelid tulemuseni, mis on selges vastuolus majanduslike põhimõtetega. Seega oleks vale asuda seisukohale, et juhul kui muud tegurid on muutumatud, toob mahu suurenemine kaasa hindade tõusu. Tuntud majandusliku põhimõtte kohaselt toob müügi suurenemine – vastupidi – kaasa hindade languse.

<sup>143</sup> Neljandaks ei peaks komisjoni tõdemused vastu selle viisi väikestele muudatustele, kuidas hooajalisuse mõju kasutatud mudelis arvesse võeti. Lennuliinil kohaldatavad hinnad võivad ju olenevalt kuust süstemaatiliselt varieeruda, arvestades hüpoteesi, mis ei mõjuta hinnakonkurentsi tähtsust. Empiiriline mudel, mis on mõeldud hindade selgitamiseks, peaks hooajalisuse mõju arvesse võtma, isegi kui selleks ei ole „õiget“ viisi. Kõnesoleval juhul eeldas komisjon aga, et kõikide aastate kõik kuud on erinevad, kuid et ühe kuu jooksul olid kõik lennuliinid sarnaselt mõjutatud. Näiteks eeldas komisjon, et detsembris toimub suusakuurorte teenindavatel lennuliinidel nõudluse kasv sarnaselt nende lennuliinide omale, mis teenindavad suvitussihtkohti, mis on aga ilmselgelt väär. RBB Economicsi 2007. aasta septembri aruandes, milles on esitatud vaidlustatud otsuse majanduslik kriitika ja mis on ära toodud hagiavalduse lisas, on märgitud, et kui hooajalisuse mõju oleks modelleeritud põhjendatud viisil, kuid erinevalt, ei peaks komisjoni järeldus, mille kohaselt avaldab Ryanair süstemaatilist mõju Aer Linguse hindadele, enam paika. Hooajalisuse mõju ei ole nõuetekohaselt modelleeritud.

- <sup>144</sup> Viiendaks väidab hageja, et komisjon kohaldas ebajärjekindlaid kriteeriume, et nõustuda faktiliste asjaoludega või need tagasi lükata. Selles osas viitab hageja RBB Economicsi 2007. aasta majanduskriitikale. Komisjoni läbiviidud ökonomeetriline analüüs ei too esile seda, et Ryanair ja Aer Lingus reageerivad mõlemad teineteise müügiedendamisele. Seega tuleb asuda seisukohale, et need reaktsioonid müügiedendamisele on kas liiga harvad või liiga piiratud, et leida, et need annavad tunnistust koondumise osaliste vahelisest märkimisväärsest konkurentsist.
- <sup>145</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- <sup>146</sup> Hageja vaidlustab komisjoni poolt nn „fikseeritud efektidega” meetodi kohaselt läbi viidud hindade regressioonianalüüsi. Tema sõnul ei nähtu sellest analüüsist ühtegi asjaolu, mis võimaldaks hinnata Aer Linguse mõju tema hindadele, mis kinnitab tema väidet, mille kohaselt ei mõjuta hagejat tema konkurentide tegevus. Sellest tulenevalt hindas komisjon üle tegeliku konkurentsimõju, mida lennuettevõtjad teineteisele avaldavad.
- <sup>147</sup> Ka selles küsimuses kordab hageja argumente, mille ta esitas haldusmenetluses ja mida uuriti ja mis vaidlustatud otsuses tagasi lükati. Selles suhtes tuleb viidata vaidlustatud otsuse sisule, et mõista hindade regressioonianalüüsi rolli põhjaliku uurimise

faasis. Seda rolli tuleb hinnata sellest kohtupraktikast lähtudes, mis puudutab komisjoni hindamisruumi majanduse valdkonnas (vt eespool punktid 29 ja 30).

- <sup>148</sup> Vaidlustatud otsuse põhjendustes 450–488 esitas komisjon hindade regressioonianalüüsi tulemused, mille ta viis läbi Ryanairi pakutud läbilõikelise regressiooni tehnikat kasutades (vaidlustatud otsuse punkt 7.4.3.1), ja tulemused, mis saadi fikseeritud efektidega regressioonitehnikat kasutades, mida ta eelistas (vaidlustatud otsuse punkt 7.4.3.3). Need tulemused viisid ta järelduseni, et tema analüüs kinnitas Ryanairi ja Aer Linguse vahelist märkimisväärset omavahelist konkurentsi (vaidlustatud otsuse punkti 7.4.3 pealkiri).
- <sup>149</sup> Vaidlustatud otsuse põhjenduses 450 rõhutas komisjon kõigepealt, et ta „leiab, et eelmistes punktides kirjeldatud asjaolud annavad piisavad tunnistust Aer Linguse ja Ryanairi vahelisest konkurentsist”. Hindade regressioonianalüüs viidi läbi selleks, et võimaldada komisjonil kontrollida ja hinnata Ryanairi ja Aer Linguse esitatud ökonomeetrilisi märkusi ning hinnata, milline võib olla koondumise osaliste tõenäoline mõju teineteise hindadele.
- <sup>150</sup> Vaidlustatud otsuse põhjenduse 452 kohaselt on hindade regressioonianalüüsi eesmärk kontrollida:
- kas ühe koondumise osalise tegutsemine lennuliinil on statistiliselt ja majanduslikult seisukohast seotud teise osalise hindade märkimisväärse vähenemisega;

- kas koondumise osalised avaldasid teineteisele tugevamat konkurentsipurvet kui mis tahes muu olemasolev konkurent;
  
- kas niisuguse tegeliku või võimaliku konkurendi olemasolu, kes tegutseb märkimisväärselt sihtlennujaamas Dublinist väljuval lennuliinil, mõjutas märkimisväärselt koondumise osaliste hindasid;
  
- kas ühe koondumise osalise tugevam esindatus (lendude sageduse osas) avaldas tugevat mõju teise osalise hindadele.

<sup>151</sup> Nagu nähtub vaidlustatud otsusest, seisneb läbilõikeline regressioonitehnika selles, et konkreetset ajahetket analüüsitakse hinnaerinevusi teatud arvul asjassepuutuvatel lennuliinidel (vaidlustatud otsuse põhjendus 453). See eeldab nendel lennuliinidel kohaldatavate hindade võrdlemist, kus konkurents eksisteerib, hindadega lennuliinidel, kus ei ole konkurentsi. Fikseeritud efektidega regressioonianalüüs seisneb hinnaerinevuste võrdluses asjassepuutuvatel lennuliinidel teatud ajavahemiku jooksul, st ajavahemikul 2002. aasta jaanuarist–2006. aasta detsembrini (vaidlustatud otsuse põhjendus 482). See eeldab konkreetset lennuliinil kohaldatavate hindade võrdlust nendel ajavahemikel, mil konkurents puudub, nende hindadega, mida kohaldatakse ajavahemikel, mil toimub konkurents.

<sup>152</sup> Fikseeritud efektidega regressioonianalüüsi osas märkis komisjon, et regressioon, mis rajaneb ühele lennuliinile omaste fikseeritud efektidega valimil, võib vähendada nn puudevast muutujast tulenevat nihet, mis mõjutab läbilõikelisi regressioone. Ta leidis, et see meetod on „kõige sobivam, et hinnata konkurentsipurvet, mida Ryanair avaldab Aer Lingusele” (vaidlustatud otsuse põhjendus 477).

- 153 Poolte argumendid läbilõikelise regressioonianalüüsi kohta on ära toodud ja neid on hinnatud edaspidi (vt allpool punkt 183 jj), käesolevate kaalutluste raames on hinnatud ainult fikseeritud efektidega regressioonianalüüsi.
- 154 Komisjoni läbiviidud fikseeritud efektidega regressioonianalüüsi kritiseerimiseks tugineb hageja teatavale arvule argumentidele, mida tuleb uurida selles loogilises järjekorras, mida komisjon järgis vaidlustatud otsuses, kus ta kõigepealt vaatles esindatuse kriteeriumi (vt vaidlustatud otsuse punkt 482) enne kui ta uuris sageduse kriteeriumi (vaidlustatud otsuse punkt 485).
- 155 Mis puudutab „esindatuse” mõju hindadele, siis hageja väidab, et komisjoni analüüs näitas, et hinnad, mida Aer Lingus kohaldas lennuliinidel, kus ta tegutses, olid 5–8% madalamad hindadest, mida Aer Lingus kohaldab lennuliinidel, kus teda ei ole. Kuid kuna Ryanairile langeb üldjuhul pool kõikide asjassepuutuvate lennuliinide mahust, siis kui Ryanair võtaks ära väga olulise osa mahust, annaks see Aer Linguse hindades vaid väga vähe tunda. Nii vähene mõju, mis tuleneb sedavõrd olulisest kohalolekust, ei näita, et Ryanair avaldab Aer Lingusele märkimisväärset konkurentsipurvet. Peale selle ei ole komisjon suutnud esitada tõendit mõju kohta, mida Aer Lingus avaldab Ryanairi hindadele (vt eespool punktid 139 ja 141).
- 156 Esiteks leidis komisjon, et fikseeritud efektidega regressioon ei võimaldanud saada usaldusväärseid prognoose Aer Linguse kohaloleku võimaliku mõju kohta Ryanairi hindadele. Ta märkis sellega seoses, et oli ebapiisav arv näiteid Aer Linguse turuletuleku ja sealt lahkumise kohta niisugusel lennuliinil, kus Ryanair juba tegutses (vaidlustatud otsuse põhjendus 486). Hageja ei ole seda viimast küsimust vaidlustanud.

157 Tuleb seega märkida, et komisjon tunnistas vaidlustatud otsuses, et tal ei olnud võimalik esitada ökonomeetrilist tõendit Aer Linguse mõju kohta Ryanairi hindadele ja et seda selgitas eelmainitud põhjus. Komisjon võttis siiski hooleks märkida, et „see ei kinnita ega lükka ümber oletust, et Aer Lingus avaldab Ryanairi hindadele konkurentsipurvet”. Komisjon põhjendas seda kinnitust, täpsustades, et „[vaidlustatud otsuse punktis 7.4.2.] esitatud tõendid kinnitavad selgelt, et nii Ryanair kui ka Aer Lingus kontrollivad pidevalt oma täituvust ja teineteise hindasid ning kohandavad sellest tulenevalt oma hindasid” (vaidlustatud otsuse põhjendus 486 ja joonealune märkus 487, milles on viidatud vaidlustatud otsuse punktile 7.4.2, mis puudutab asjaolu, et mõlemad koondumise osalised reageerivad teineteise müügi edendamisele ja reklaamikampaaniatele).

158 Hageja piirdub selles osas seega vaidlustatud otsuses toodud punkti kordamisega, ilma et sellest oleks võimalik järeldada, et koondumise osaliste vahel ei ole konkurentsipurvet. Niisuguste piisavate andmete puudumine, mis puudutavad Aer Linguse turuletulekut ja lahkumist lennuliinilt, kus Ryanair juba tegutseb, on seletatav objektiivse põhjusega, mida hageja ei ole vaidlustanud, ning see ei ole piisav, väitmaks, et komisjon hindas üle koondumise osaliste vahelist konkurentsipurvet, mis nähtub muudest vaidlustatud otsuses esitatud tõenditest.

159 Teiseks märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et kuna oli arvukaid näiteid Ryanairi turuletuleku ja lahkumise kohta lennuliinidel, kus Aer Lingus juba tegutses, siis oli fikseeritud efektidega regressioonianalüüs täiesti sobiv, et hinnata, kas Ryanairi kohalolek on Aer Linguse hindadega „negatiivselt seotud” (vaidlustatud otsuse põhjendus 483). Ka seda küsimust ei ole hageja vaidlustanud.

- 160 Fikseeritud efektidega regressioonianalüüs võimaldas muu hulgas kinnitada oletust, mille kohaselt „oli selle kriteeriumi kohaselt Ryanairi kohalolek seotud sellega, et Aer Lingus kohaldab 7–8% madalamaid hindu, kui tegemist on linnapaaridega, mis kajastab komisjoni kasutatud turu määratlust, ja ligikaudu 5% madalamad, kui tegemist on lennujaamapaaridega”. Komisjoni sõnul on see mõju majanduslikult ja statistiliselt märkimisväärne kõikides verifitseeritud regressioonides (vaidlustatud otsuse põhjendus 485), samas kui hageja väidab, et see viitab vaid piiratud konkurentsile.
- 161 Hageja ei vaidlusta seega neid tulemusi kui selliseid, vaid üksnes nende tähenduse. Kuid hageja väited selles küsimuses ei võimalda aru saada, miks ei saa tema kohaloleku mõju Aer Linguse hindadele pidada majanduslikult ja statistiliselt märkimisväärseks, nagu väidab komisjon.
- 162 Sellega seoses tuleb märkida, et 7–8% mõju hindadele tundub kohe algusest peale märkimisväärne. On oht, et seda mõju alahinnatakse, kuna tegemist on keskmisega, mis ei võta konkreetset arvesse lennuliine, kus koondumise tulemusel tekiks monopol. Samuti, nagu on märgitud vaidlustatud otsuse põhjenduses 488, ei võta komisjoni tehtud võrdlus arvesse mõju, mida avaldab Aer Linguse hindadele Ryanairi kui võimaliku konkurendi kohalolek Dublinist väljuvatel liinidel (vaidlustatud otsuse punkt 7.6). Nendel liinidel on tegelikult tõenäoline, et Aer Lingus kehtestab madalamad hinnad võrreldes sellega, mida ta kohaldaks siis, kui Ryanairil ei oleks Dublini lennujaamas baasi. Hageja ei saa seega piirduda tuvastatud mõjule antud tähenduse vaidlustamisega põhjusel, et see ei ole tema arvates majanduslikus plaanis piisavalt märkimisväärne.
- 163 Lisaks on oluline mitte unustada seda rolli, mis omistati konkurentsiolekorra hindamise raames fikseeritud efektidega regressioonianalüüsile. Komisjon märkis niisiis vaidlustatud otsuses, et see analüüs kinnitas ja täiendas kvalitatiivsete tõendite alusel tehtud järeldusi, mille kohaselt on Ryanair ja Aer Lingus lähedased konkurendid. Ta



märkis, et need tulemused olid samuti kooskõlas enamiku klientide seas läbi viidud uuringu raames küsitletute arvamusega, millest nähtub, et koondumise osalised on „kõige lähedasemad konkurendid” juhul, kui muud ettevõtjad lennuliinil tegutsevad. Ta järeltas selles osas, et fikseeritud efektidega regressioonid andsid järelkult selgeid ja kinnitavaid tõendeid, et Aer Linguse hindadele avaldab praegu mõju Ryanairi konkurentsisisurve (vaidlustatud otsuse põhjendused 489 ja 490). Just selles kontekstis tuleb hinnata fikseeritud efektidega regressioonianalüüsile omistatud rolli. Sellest nähtub, et vaidlustatud otsuses ei ole esile tõstetud niivõrd Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsi tugevus, kui asjaolu, et need kaks ettevõtjat on „kõige lähedasemad konkurendid” ning et Ryanair avaldab Aer Lingusele konkurentsisisurvet. Tulemused, mille komisjon sai esindatuse kriteeriumi arvestades, võimaldavad neid kahte viimast hinnangut kinnitada.

<sup>164</sup> Järelkult ei tõenda hageja, mil moel on komisjon ületanud sellise majanduslike olukordade kaalutusõiguse piire, mida on kohtupraktikas tunnustatud.

<sup>165</sup> Mis puudutab „sageduse” mõju hindadele, siis väidab hageja, et komisjoni esitatu on „väga ekslik”, kuna isegi kui komisjoni täheldatud mõju oli statistiliselt märkimisväärne, on selle majanduslik tähtsus väga väike. Samuti jättis komisjon vaidlustatud otsuses mainimata oma haldusmenetluses esialgu tehtud vea ning jõudis „äärmiselt ebatõenäolise” tulemuseni. Lisaks näitab sageduse vähenemine, et isegi Ryanairi lennuseaduse olulistel muutustel oleks Aer Linguse kohaldatavatele hindadele vaid väike mõju (vt eespool punkt 140).

166 Sellega seoses tuleb märkida, et peale esialgse esindatuse kriteeriumi, mida sai uuritud eespool, kasutas komisjon fikseeritud efektidega regressioonanalüüsis ka teist kriteeriumi. Tegemist on sageduse kriteeriumiga, mille eesmärk on kontrollida, kas koondumise ühe osalise sageduste arv konkreetset lennuliinil kajastub teise osalise kohaldatavate hindade vähenemises (vaidlustatud otsuse põhjendus 482). Komisjon märkis vaidlustatud otsuses sõnaselgelt, et sagedusel põhinevatest regressioonidest tulenev mõju võimaldas tugevdada esindatuse kriteeriumi kohaldamisel saadud tulemuste usaldusväarsust (vaidlustatud otsuse põhjenduse 485 neljas lõik). Tema sõnul annab mõju hindadele, millele osutab sageduse kriteerium, täiendava tõendi, mis võimaldab kontrollida esindatuse kriteeriumi kasutamisel saadud tõendi „tugevust”.

167 Selles kontekstis jõudis komisjon järeldusele, et Ryanairi esindatuse taseme mõõõtmine lähtuvalt lennusagedusest lennuliinil, mida kasutati asendusmuutujana, võimaldas kinnitada, et Ryanair avaldab Aer Lingusele konkurentsipurvet. Komisjon märkis samuti vaidlustatud otsuses, et „sõltuvalt kriteeriumist on koondumise hindadele avaldatav mõju, mis nähtub sagedusel põhinevatest regressioonidest, ligikaudu 5–6%-ni (keskmiselt kõikidel lennuliinidel) või 10–12%-ni (kui võtta arvesse üksnes lennuliine, kus teenused kattuvad)” (vaidlustatud otsuse põhjenduse 485 neljas lõik).

168 Seda komisjoni analüüsi ei saa kahtluse alla seada hageja väitega, mille kohaselt on tema esitlus „väga ekslik” ja tulemus „äärmiselt ebatõenäoline”. Viitamaks „äärmiselt ebatõenäolisele” laadile väidab hageja, et ta võttis kohustuse mitte vähendada kattuva tegevusega lennuliinidel pärast koondumise jõustamist sagedusi. Kuid see kohustus, mis on tulevikku suunatud, ei sea kahtluse alla selle ökonomeetrilise analüüsi tulemusi, mille komisjon viis läbi andmete alusel, mis hõlmavad ajavahemikku 2002. aasta jaanuarist–2006. aasta detsembrini. Komisjon esitas selles analüüsi staadiumis vaid erinevaid asjaolusid, mis võeti arvesse tõendite kogumis, mida kasutati, et jõuda

järeldusele, et koondumise osalised praegu konkureerivad teineteisega (vaidlustatud otsuse punkt 7.4).

<sup>169</sup> Väitmaks esitluse „väga ekslikku” laadi, väidab hageja, et kasutatud mudelitega ei saa mõõta nii oluliste muutuste mõju. Hageja sõnul esitab komisjon sageduse regressiooni „alternatiivse ja eksliku tõlgenduse”, üritades arvutada oodatava hinnatõusu juhul, kui ta kaoks kõikidelt Aer Linguse teenindatavatel lennuliinidel. Sellega seoses viitab ta vaidlustatud otsuse IV lisa lõikele 290. Siiski tuleb tõdeda, et komisjon esitas nimetatud lisa põhjused, miks ta kasutas hüpoteesi, mida hageja kritiseeris. Käesolevas asjas kasutati analoogia alusel meetodit, mida kohtuasjas *FTC vs. Stapels ja Office Depot Ühendriikides* asjassepuutuvad majandusekspertid kasutasid (vt vaidlustatud otsuse IV lisa lõiked 288–290 ja nimetatud lisa joonealuse märkuse nr 87 viited väljajannetele). Hageja ei saa seega piirduda kinnitusega, et see hüpotees kujutab endast sageduse regressiooni „alternatiivset ja ekslikku tõlgendust”, võtmata seisukohta põhjuste suhtes, mille komisjon esitas nimetatud hüpoteesi kasutamise kohta käesolevas asjas. Samuti tuleb arvesse võtta seda kõrvalist rolli, mille komisjon omistas sageduse mõju analüüsile hindade suhtes ja mida on mainitud vaid kinnitamaks, et Ryanair avaldab Aer Lingusele konkurentsivõimet, ning selleks, et tugevdada esindatuse kriteeriumi kasutamise alusel saadud tulemuste usaldusväarsust (vt eespool punktid 166 ja 167). Olenemata sellest, kas need tulenevad esindatuse kriteeriumi või sageduse kriteeriumi kasutamisest, on neil tulemustel konkurentiolukorra hindamisel igal juhul vaid piiratud roll (vt eespool punkt 163).

<sup>170</sup> Järelikult ei tõenda hageja, mil moel ületas komisjon sellise majanduslike olukordade kaalutusõiguse piire, mida on kohtupraktikas tunnustatud.

- 171 Mis puudutab etteheidet komisjoni poolt esialgu tehtud veaga, siis tuleb märkida, et see nähtub haldusmenetluses saadetud vastuväiteteatise IV lisa lõikest 64, milles komisjon ütles järgmist:

„[...] See lähenemisviis võimaldab meil [...] tõlgendada sageduse muutuja koefitsienti kui hinnaelastsust võrreldes sageduste arvuga kuus, mida konkurent pakub kõnesoleval lennuliinil. Seega, kui koefitsient on näiteks 0,02, tähendab see, et konkurendi igakuiste sageduste 1% suurenemine toob kaasa hindade 2% tõusu.”

- 172 Teises lauses oleks komisjon pidanud kirjutama „kui koefitsient on 2”. See viga ei ole siiski tõsine. See puudutab hüpoteetilist näidet, mida on kasutatud koefitsiendi toimimise illustreerimiseks sageduse kriteeriumi kohaldamise raames. Kõnealune viga ei ole seotud tõlgendusega, mille komisjon andis tegelikele tulemustele. Järelikult ei ole viga varjatud, vaid sellele viidati vaidlustatud otsuses sõnaselgelt (vaidlustatud otsuse IV lisa lõiked 285 ja 286). Pealegi ei puuduta see viga esindatuse kriteeriumi, mida on peetud tähtsamaks (vt eespool punkt 166).

- 173 Komisjonile ei saa niisiis ette heita seda, et ta esitas vaidlustatud otsuses analüüsi, milles on tehtud viga, kuna tegemist on vähetähtsa veaga, mis kujutab endast pigem varasemas staadiumis tehtud kirjaviga.

- 174 Argumendi osas, mille kohaselt on komisjoni mudelid vastuolus majandusteooriaga, kuna need viivad paradoksaalse tulemuseni, mille kohaselt toob mahu suurendamine kaasa hindade tõusu (vt eespool punkt 142), tuleb sarnaselt komisjonile märkida, et kuna maht reisijate õhustranspordi sektoris on kindlaks määratud enne hindasid,

siis taastavad kasutatud ökonomeetrilised kriteeriumid seose hindade ja niisuguse nõudluse vahel, mida prognoositi hetkel, kui maht kindlaks määrati (ja mitte tegelik nõudlus). Hageja argument ei võta seega arvesse kõnealusele sektorile iseloomulikke tunnuseid, kus mahtu puudutavatel otsustel on teatavad iseärasused.

<sup>175</sup> Argumendi raames, mis tugineb asjaolule, et komisjoni tõdemused ei peaks vastu mudeli aluseks olevate hüpoteeside väikestele muudatustele, märgib hageja, et komisjon eeldas, et iga aasta iga kuu oli erinev, kuid kõik lennuliinid olid sarnaselt mõjutatud konkreetse kuu jooksul. Kui hooajalised kõikumised oleks modelleeritud põhjendatult, kuid erinevalt, siis hageja arvates ei peaks komisjoni järeldus, mille kohaselt avaldab Ryanair süstemaatiliselt mõju Aer Linguse hindadele, enam paika (vt eespool punkt 143).

<sup>176</sup> Selles osas tuleb märkida, et komisjoni fikseeritud efektidega regressioonianalüüs seisneb selles, et erinevatel lennuliinidel otsitakse niisuguseid erinevusi, mis mõjutavad hindu ja mis ajas ei muutu. Komisjon esitas vaidlustatud otsuse IV lisa põhjused, millest tulenevalt ta leidis, et saadud tulemused peaksid vastu muude kontrollmuutujate sissetoomisele, mis puudutavad nõudluse ja pakkumise tegureid, mis võivad ajas ja sõltuvalt lennuliinist muutuda. Ta märkis, et ajas fikseeritud efektide kasutamine võimaldas rahuldaval viisil kontrollida hooajalisust ja eksogeenseid tegureid mis tahes kuu puhul. Need tulemused peaksid vastu isegi niisuguste asendusmudelite kasutamisele, et võtta arvesse hooajalisus, mille Ryanair haldusmenetluses välja pakkus (vaidlustatud otsuse IV lisa lõiked 255–267).

- 177 Hageja piirdub niisiis vaid sellega, et jääb kindlaks, et muu lähenemisviis hooajalisuse mõju kohta võib saadud tulemusi muuta. Kuid sellele lähenemisviisile on viidatud vaidlustatud otsuse lisas ning hageja ei selgita, mil moel on komisjoni sellekohased märkused ekslikud.
- 178 Järelikult hageja ei tõenda, mil moel ületas komisjon sellise majanduslike olukordade kaalutusõiguse piire, mida on kohtupraktikas tunnustatud.
- 179 Vastuseks argumendile, mis puudutab vastuoluliste kriteeriumide kasutamist, et akt-septeerida või lükata tagasi faktilised asjaolud (vt eespool punkt 144), tuleb märkida, et komisjon uuris vaidlustatud otsuses ja selle IV lisas detailselt kõiki koondumise osaliste esitatud ökonomeetrilisi andmeid ja märkusi, mille nad esitasid enda andmete kohta. Komisjon tegi eelkõige muid teste ja laiendas vastuväiteteatistes toodud baasregressioone, et neile märkustele vastata (vt vaidlustatud otsuse IV lisa punkt 7.3, mis on pühendatud nendele märkustele).
- 180 Selle uurimise põhjal ja arvestades asjaolu, et oma sellekohaste märkuste raames piirdub hageja sellega, et ta kordab mujal esitatud etteheiteid komisjoni läbiviidud fikseeritud efektidega regressioonianalüüsi erinevate aspektide kohta, siis tuleb asuda seisukohale, et hageja ei näita, kuidas ületas komisjon kohtupraktikas tunnustatud kaalutusõiguse piire, mis tal on majanduslike olukordade hindamisel.

181 Mis puudutab väidet, et komisjoni läbiviidud ökonomeetriline analüüs ei too selgelt välja seda, et Ryanair ja Aer Lingus reageerivad teineteise müügiesitamisele, siis tuleb märkida, et see küsimus ei olnud selle analüüsi ese (vt eespool punkt 150). Komisjon ei tuginenud vaidlustatud otsuse osas, mis puudutab müügiesitamise ja reklaamikampaaniate uurimist, fikseeritud efektidega regressioonianalüüsile, vaid Aer Linguse ja Ryanairi reklaamistrateegia analüüsile (vt vaidlustatud otsuse punkt 7.4.2 ja arvukad viited, mis on joonealustes märkustes nr 474–477 tehtud pressiteadetele, Ryanairi sisedokumentidele ja Aer Linguse vastusele komisjoni küsimustikule). Neid sellega seoses tehtud komisjoni järeldusi kui selliseid ei saa kahtluse alla seada niisuguse ökonomeetrilise analüüsi tulemustega, mille eesmärk ei olnud selle küsimuse käsitlemine.

182 Vaidlustatud otsuse ja selle IV lisa sisu uurimisest nähtub, et hageja argumendiga ei saa kahtluse alla seada nende järelduste põhjendatust, milleni komisjon jõudis kas siis kasutatud meetodi, saadud tulemuste või selle osas, kuidas on neid vaidlustatud otsuses koondumise konkurentsimoju hindamisel kasutatud.

183 Sellega seoses on oluline meenutada, et komisjoni läbiviidud regressioonianalüüsi tulemusi kasutati igal juhul vaid selleks, et kinnitada ja täiendada järeldusi, mis tehti kvalitatiivsete tõendite põhjal, mille kohaselt on Ryanair ja Aer Lingus lähedased konkurendid.

## 6. Ryanairi esitatud ökonomeetrilised analüüsid

### a) Poolte argumendid

<sup>184</sup> Hageja väidab, et komisjon otsustas jätta tähelepanuta ökonomeetrilised andmed, mille ta haldusmenetluses esitas. Need andmed olid mõeldud selleks, et kontrollida, kas Aer Linguse esindatus lennuliinil takistas Ryanairil kohaldada kõrgemaid hindu. Andmed hõlmasid läbilõikelisi andmeid, milles võrreldi üht lennuliini teisega rohkem kui 300 lennuliini puhul üle Euroopa, ja valimi mudelit. Hageja sõnul näitasid need kaks aspekti alati, et hindade kehtestamisel ei avalda talle konkurentsipurvet Aer Linguse esindatus lennuliinil. Ryanairi esitatud andmed sisaldasid mitut eelist võrreldes komisjoni kasutatud mudeliga (RBB Economicsi 2007. aasta septembri majanduskriitika).

<sup>185</sup> Esiteks, Ryanairi läbilõikeline mudel kasutab andmeid lennuliinide kohta, mida ta opereerib. Komisjon jättis need andmed kõrvale „teoreetilistel põhjustel”, mis tuginevad asjaolule, et need ei puudutanud otseselt Iirimaad, kust väljusid koondumisega mõjutatud lennuliinid, ning et oli võimalik, et lennuliinide „tähelepanuta jäänud erinevused” mõjutavad tulemusi. Need kaks vastuväidet on ilmselgelt põhjendamatud, kuna Ryanair kasutab sama majandusmudelit kogu Euroopas, tegemata vahet Iiri ja mitte Iiri lennuliinide vahel ning et „tähelepanuta jäänud erinevuste” vastuväide käib ka komisjoni mudeli kohta, kusjuures komisjon tunnistab seoses oma mudeliga ise sageduste puhul esinevat „valikuprobleemi” ja „endogeensuse probleemi”.



- 186 Teiseks, valimi regressioon, mille Ryanair esitas, võimaldas kontrollida kõikumisi, mis mõjutavad märkimisväärselt lennuliinil kohaldatavaid hindu. See aspekt muudab selle paremaks meetodiks, kui komisjoni meetodid, mille raames väga tõenäoliselt ei võetud nõuetekohaselt arvesse nõudlust puudutavaid tegureid. Komisjon tunnustab põhimõtteliselt selle nõudluse „asendusmuutuja” eeliseid lennuliinide tasandil, kuid ta otsustab selle suvaliselt kõrvale jätta põhjusel, et teoreetiliselt on võimalik, et muutuja „teatud olukorras läbi kukub”. Lisaks, mis puudutab Ryanairi järeldust, mille kohaselt ei ole Aer Lingusel mingit märkimisväärselt mõju tema hindadele, siis väidab komisjon, et „suutmatus tõendada statistilise seose olemasolu ei tähenda, et seda seost ei ole” (vaidlustatud otsuse põhjendus 476). Komisjon kehtestab seega kriteeriumi, mida ei ole võimalik täita.
- 187 Kolmandaks, komisjon kvalifitseerib Ryanairi ökonomeetrilise meetodi „ebakonventsionaalseks” vaatamata sellele, et tegemist on meetodiga, mida kohaldavad majandusteadlased tööde suhtes, millele tugineb tema analüüs (vaidlustatud otsuse IV lisa lõiked 117–288).
- 188 Järelikult rajanevad Ryanairi andmed komisjoni mudelitest usaldusväärsematel mudelitel, need on tema majandusmudeli suhtes tüüpilised, võimaldavad arvesse võtta nõudluse muutumist ning on kõige „vastupidavamad” modelleerimise hüpoteesi muutmise suhtes. Komisjoni ökonomeetriline analüüs ei lükka pealegi ümber järeldust, mis on tehtud nende andmete põhjal ja mille kohaselt ei avalda Aer Lingus Ryanairile konkurentsipurvet.
- 189 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- <sup>190</sup> Hageja väidab, et komisjon ei saanud jätta kõrvale tema ökonomeetrilisi andmeid, nagu ta vaidlustatud otsuses esitatud põhjustel tegi (vaidlustatud otsuse punkt 7.4.3.1 ja IV lisa punkt 5 läbilõikelist regressioonianalüüsi puudutavas osas; vaidlustatud otsuse punkt 7.4.3.2 ja IV lisa punkt 6 kaheetapilist regressiooni puudutavas osas).
- <sup>191</sup> Ka selles küsimuses kordab hageja argumente, mille ta esitas haldusmenetluses ning mida uuriti vaidlustatud otsuses ja mis selles tagasi lükati. Sellega seoses on oluline viidata vaidlustatud otsuse sisule, et mõista hindade regressioonianalüüsi rolli põhjaliku uurimise faasis. Seda rolli tuleb hinnata sellest kohtupraktikast lähtudes, mis puudutab komisjoni hindamisruumi majanduse valdkonnas (vt eespool punktid 29 ja 30).
- <sup>192</sup> Nimelt tuleb kõigepealt märkida, et komisjon uuris vaidlustatud otsuses üksikasjalikult mõlemat Ryanairi esitatud ökonomeetrilist uurimust. Läbilõikelise regressioonianalüüsi tagasilükkamiseks märkis komisjon, et Ryanair üritas kindlaks teha, kas tema hinnad olid madalamad lennuliinidel, kus ta konkureeris Aer Lingusega, ja et Ryanair väitis, et ta saab selle tulemuse, analüüsides hindu 313-l Euroopa lennuliinil, mida ta teenindab, enne kui ta järeldas, et tema hindade ja Aer Linguse tegevuse vahel konkreetsel lennuliinil ei olnud statistiliselt märkimisväärset seost (vaidlustatud otsuse põhjendused 457–459). Komisjon keeldus tunnistamast, et see tõdemus kujutab endast tõendit, et Aer Lingus ei avaldanud Ryanairile konkurentsivõimet järgmistel põhjustel: esiteks, uurimuse tulemused ei ole „vastupidavad”, st et need ei peaks vastu lähtehüpoteeside väikesele muutusele, ning teatavad konkreetsed tehnilised probleemid jätavad need tulemused ilma usaldusväärsusest; teiseks, erinevate lennuliinide võrdlemine (läbilõikeline meetod) on problemaatiline, kuna arvesse ei ole võetud

lennuliinide tunnusjooni; ja kolmandaks, esitatud andmed ei piirdu Dublinist väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinidega, vaid puudutavad ka suurt arvu Euroopa lennuliine, mis ei välju Dublinist ega suundu sinna (vaidlustatud otsuse põhjendused 460–462 ja IV lisa punkt 5.2).

<sup>193</sup> Nende probleemide võimalikult suures ulatuses korvamiseks viis komisjon läbi oma enda läbilõikelise analüüsi Dublinist väljuvate ja sinna suunduvate lennuliinide kohta. Saadud tulemused ei kinnitanud Ryanairi tõdemusi. Need näitasid, et Aer Linguse hinnad olid madalamad lennuliinidel, kus Ryanair tegutses, ja et Ryanair kohaldas madalamaid hindu, kui ta konkureeris Aer Lingusega. Tehnilistel põhjustel asus komisjon vaidlustatud otsuses siiski seisukohale, et Ryanairi läbilõikelise analüüsi ega tema enda analüüsi põhjal ei saanud teha mingit lõplikku järeldust (vaidlustatud otsuse põhjendused 463–468).

<sup>194</sup> Pealegi tuleb tõdeda, et vastupidi sellele, mida väidab hageja, ei lükanud komisjon vaidlustatud otsuses meelevaldselt tagasi tema kahte aruannet kaheetapiliste regressioonide kohta (mida nimetatakse ka „valimi regressioonideks”). Neid aruandeid uuriti hoolikalt ja neid ei kasutatud tõenditena vaidlustatud otsuse põhjendustes 473–475 ja IV lisa punktis 6 esitatud põhjustel. Eelkõige märkis komisjon, et Ryanairi kohaldatud meetod muutis valimimeetodi tegelikult lihtsaks läbilõikeliseks analüüsiks. Puudus, mille tõttu lükkas komisjon tagasi nii Ryanairi läbilõikelise analüüsi kui ka enda analüüsi, st lennuliinide tunnusjoonte ebapiisav arvessevõtmine, muudab tühiseks ka Ryanairi kaheetapilise regressioonianalüüsi. Veel märkis komisjon, et valides keeruka kaheetapilise meetodi ja andmete kogumi, mis hõlmab Iirimaalt väljuvaid lennuliine, suurendas Ryanair tõenäosust, et tema regressioon ei anna statistiliselt märkimisväärsed tulemusi.

<sup>195</sup> Vaidlustatud otsuse sisu ja selle IV lisa uurimisest nähtub, et ühegi hageja argumendiga ei saa kahtluse alla seada nende komisjoni järelduste põhjendatust, mille kohaselt esiteks ei saavutanud komisjoni ega Ryanairi läbilõikeline analüüs vajalikul määral usaldusväärsust (vaidlustatud otsuse põhjendus 468), ja teiseks Ryanairi kaheetapilisel regressioonianalüüsil ei ole piisavat tõenduslikku väärtust, et kinnitada, et Iiriimaalt väljuvatel lennuliinidel ei avalda Aer Lingus Ryanairile mingit konkurentsipurvet (vaidlustatud otsuse põhjendus 476).

## *7. Tšarterlennuettevõtjate avaldatav konkurentsipurve*

### *a) Poolte argumendid*

<sup>196</sup> Hageja väidab, et tšarterlennuettevõtjad avaldavad koondumisel tekkivale üksusele konkurentsipurvet „näiteks soojamaa- ja suusareiside kontekstis”. Välistades vaidlustatud otsuse punktis 6.7 tšarterlennuettevõtjad asjaomaselt turult, tegi komisjon vea. Nimelt, suurem osa tšarterlendude istekohti turustatakse pakettreiside vormis, mida pakuvad reisikorraldajad. Komisjon eitab vaidlustatud otsuses nende kohtade igasugust tähtsust, põhjusel, et „reisikorraldajatele kohtade müümise turg on üksikisikutele kohtade müümise turu eelnev turg” (vaidlustatud otsuse põhjendus 299). Siiski saaksid kliendid, kes broneerivad tšarterlende reisikorraldajate juures, hõlpsasti broneerida selliste ettevõtjate regulaarlande nagu Ryanair (vt komisjoni 4. mai 2007. aasta

otsus (Juhtum COMP/M.4601 – KarstadtQuelle/MyTravel)). Samuti märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et asjaolu, et miinimumteenust pakkuvad ettevõtjad mõjutavad negatiivselt reisikorraldajaid, et tähenda siiski, et need reisikorraldajad avaldavad koondumise osalistele konkurentsipurvet (vaidlustatud otsuse põhjendus 308). Negatiivne mõju, mida reisikorraldajad odavlennuettevõtjate poolt tundsid, tuleneb kahtlemata „vahendamise kadumisest” (st et tarbijad otsustasid broneerida puhkuse välismaal iseseisvalt selle asemel, et osta reisipakett). Kui – nagu on tõenäoline – reisikorraldajad reageerivad müügi kaotusele, vähendades enda tšarterlennukite täitmiseks oma hindasid, tooks see kaasa selle, et mõned tarbijad loobuksid regulaarodavlennuettevõtjatest, et pöörduda tagasi reisikorraldajate toodete poole. Teisisõnu võivad reisikorraldajad avaldada mõningast survet regulaarlennuettevõtjatele sel juhul, kui viimased veavad reisijaid puhkusesihtkohtadesse.

- <sup>197</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

b) Üldkohtu hinnang

- <sup>198</sup> Hageja väidab, et tšarterlennuettevõtjad avaldavad koondumisel tekkivale üksusele konkurentsipurvet „näiteks soojamaareiside ja suusasihtkohtade kontekstis”. Neid lennuettevõtjaid oleks seega pidanud asjaomase turu määratlemisel ja konkurentsijõu hindamisel arvesse võtma.

199 Kuid selle kriitikaga üksnes tuletatakse meelde faktilist olukorda, mida komisjon uuris vaidlustatud otsuse punktis 6.7, milles ta järeldas esiteks, et „enamus tšarterlennuettevõtjate teenuseid ei kuulu samale turule kui regulaarlennuettevõtjate teenused (puhkusepakettide müümine, kohtade müük reisikorraldajatele)” ning teiseks, et „küsimuse, kas ainult istekohtade müük kuulub samale asjaomasele turule [võis jätta lahtiseks], kuna see ei muuda konkurentsimeetuste hindamist” (vaidlustatud otsuse põhjendus 311). Teine järeldus tugineb seisukohale, mida hageja ei ole käesolevas asjas vaidlustanud ja mille kohaselt ei avalda tšarterlennuettevõtjad üksusele Ryanair-Aer Lingus märkimisväärset konkurentsivõimet, kuna nad pakuvad kõnealustel lennuliinidel väga vähe istekohti (vaidlustatud otsuse põhjendus 306).

200 Vaidlustatud otsuses esitatud põhjendused on piisavad, et toetada järeldusi, mille komisjon nende põhjal tegi. Lisaks ei tõenda hageja, et tšarterlennuettevõtjate arvessevõtmine oleks mõjutanud komisjoni antud hinnangut konkurentsivõimele.

201 Järelikult tuleb see hageja argument tagasi lükata.

## 8. Reisijate seas läbi viidud uuring

### a) Poolte argumendid

- <sup>202</sup> Hageja vaidlustab „liigse tähtsuse”, mis omistati reisijate seas läbi viidud uuringule, mille tulemusel komisjon jõudis järeldusele, et Aer Linguse ja tema vahel on palju tihedam konkurentsisuhe, kui tegelikkuses. Uuring oli mitmest aspektist lähtuvalt „ebapiisav ja puudulik”, nagu nähtub York Aviationi 2007. aasta aruandest, mis puudutab vaidlustatud otsuse teatavaid aspekte ja mis on hagiavaldusele lisatud.
- <sup>203</sup> Esiteks väidab hageja, et see uuring oli nii halvasti välja töötatud, et reisijatele suunatud küsimused olid „ebaselged ja eksitavad”. Komisjonile ei saanud need ebaselgused olla põhjendatult teadmata ühel juhul, kus võtmeküsimus, mis tuli lahendada, puudutas seda, kas teatav teisejärguline lennujaam oli konkreetse peamise lennujaama pii-savalt lähedane asendaja. Selles osas märkis komisjon ise, et uuring ei olnud mõeldud lennujaamade asendatavuse hindamiseks.
- <sup>204</sup> Teiseks väidab hageja, et uuringu läbiviimisel on mitu puudust. Kõigepealt on uurin-gu ulatus liiga piiratud, et olla kogu rahvastikku esindav, ning seetõttu ei ole tulemu-sed usaldusväärsed. Uuring puudutas ühteainsat lennujaama umbes 50 kõnealusel lennujaamast (st Dublini lennujaam) (ja mitte Corki, Shannoni, Ühendkuningriigi või Mandri-Euroopa lennujaamu), mis võis kaasa tuua selle, et oluliselt alahinnati väljastpoolt Iirimaad pärit reisijate arvu ja ulatust, milles reisijad pidasid mitte-liri ettevõtjaid asendajateks Dublini ja Ühendkuningriigi või Mandri-Euroopa vahelisel lennuliinidel. Seejärel, kui põhimõtteliselt on võimalik korraldada uuring, paludes küsitelutel täita ise vorm, siis kõnealusel juhtumil ilmnas, et see meetod oli ilmsel-gelt sobimatu lõpliku küsimustiku sõnastuse ebaselguse ja/või suunatuse tõttu (vt

küsimustiku küsimus nr 8 asendatavuse kohta) ja oleks vastuolus hea tavaga. Lisaks, arvestades ajavahemikke, mil uuring läbi viidi, oli päeva ja nädala kaetus erinev, mis kahjustab tulemuste usaldusväärsust (näiteks lennuliinil Dublin-London (Heathrow), mida kasutavad paljud ärireisijad, korraldati uuring nädalavahehetusel, st ajal, mil nad tõenäoliselt vähem reisivad). Peale selle, kuna küsimustikku jagati ainult inglise keeles, tähendab see seda, et küsimustikule vastanud inglise keelt mitte kõnelevate reisijate osakaal (näiteks ülemere elavad isikud ja teatavad Iirimaal elavad võõrtöölised) oli piiratud ja et oht, et küsimustikku valesti tõlgendatakse, oli suur.

205 Kolmandaks väidab hageja, et uuringu tulemuste hilisem analüüs on samuti „ilmselgelt puudulik”. Eelkõige ei oleks „mõistlik otsuste langetaja” saanud teha järeldusi, mida komisjon nende tulemuste põhjal tegi, kaalumata neid viisil, millele Ryanair osutas, st nagu on esitatud York Aviation 2007. aasta septembri aruandes.

206 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

207 Vaidlustatud otsuses viitas komisjon uuringule, mille tema teenistused reisijate seas läbi viisid, enne kui ta järeldas, et sellest nähtus, et reisijad, kes reisisid Dublinist



väljuvatel või sinna suunduvatel lendudel, pidasid Aer Lingust ja Ryanairi „kõige lähedasemateks konkurentideks” (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.5, eelkõige põhjendus 416 ja joonealune märkus nr 450 ning vaidlustatud otsuse I lisa punkt 3 ja II lisa tabel A.4.5). Tulemusi vaadeldi kaalumata andmeid (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.5.1), kaalumata andmeid teekonna kategooriate alusel (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.5.2) ja kaalutud andmeid arvestades, ja need on jätkuvalt märkimisväärsed (vaidlustatud otsuse põhjendus 428). Neid tulemusi kinnitab üks teine uuring, mis viidi läbi Aer Linguse jaoks (vaidlustatud otsuse põhjendus 430).

208 Mis puudutab etteheidet seoses uuringu väljatöötamise ja esitatud küsimustega, siis tuleb lisada, et komisjon märkis vaidlustatud otsuse põhjenduses 419, et uuringu põhieesmärk oli kinnitada või kummutada Ryanairi väide, mille kohaselt ei pidanud viimati nimetatud ja Aer Linguse vastavad kliendid neid Dublinist väljuvatel lennuliinidel teineteist asendavaks. Seega võis komisjon õigustatult leida, et otse reisijatelt küsimine, kas nad olid lennu valimisel Dublinist välja konkreetset lennuliinil kaalunud Aer Lingust või Ryanairi, oli parim viis, et vältida erapoolikut vastust küsimusele, mille eesmärk on kontrollida Ryanairi väidet, et koondumise osalised ei avalda teineteisele konkurentsipurvet. Hageja ei saa seega niisuguse küsimuse valikut kritiseerida.

209 Samuti ei saa väita, et uuring oli liiga piiratud ulatusega, et olla tüüpiline, kuna komisjon sai ligikaudu 2500 vastust küsimustikule, mis oli vastavalt Ryanairi sellekohasele taotlusele spetsiaalselt juhtumi tarvis välja töötatud. Muud uuringut puudutavat hageja kriitikat, st uuringu läbiviimine nädalavahetusel, inglise keeles, ainult Dublinis ja kasutades ise küsimustikule vastamise tehnikat, käsitleti vaidlustatud otsuse I lisas, milles käsitleti üksikasjalikult reisijate seas läbiviidud uuringut (vaidlustatud otsuse põhjendus 415) ning mille raames komisjon sisuliselt ja veenvalt märkis, et neid eripärasid võis seletada aja nappusega, mis oli vajalik ulatuslikuma, kogu nädala vältava ja mitmes keeles ning muudes lennujaamades läbiviidava uuringu teostamiseks,

kasutamata ise küsimustikule vastamise tehnikat, mis ometi on õhutranspordi sektoris sagedasti kasutatav.

- 210 Vastuseks etteheitele uuringu tulemuste kaalumata jätmise kohta tuleb märkida, et pärast Ryanairi vastust vastuväiteteatisele kaalus komisjon tulemusi Ryanairi pakutud viisil ja tõdes, et põhilisi järeldusi see ei muuda. See esitati vaidlustatud otsuse põhjendustes 426–430, ilma et hageja oleks selle käesoleva hagi raames vaidlustanud.
- 211 Järelikult, arvestades eelkõige seda, et hageja märkused jäävad üldiseks, kuna viimane piirdub viitega võimalusele teostada täiuslikum uuring, võtmata arvesse koondumiste kontrolli valdkonnas ettenähtud tähtaegadega seotud asjaolusid, tuleb asuda seisukohale, et hageja ei tõenda õiguslikult piisavalt, et eelmainitud komisjoni tõdemused on väärad.

## 9. Ettevõtjatest klientide seas läbi viidud uuring

### a) Poolte argumendid

- 212 Hageja väidab, et komisjon ei tegutsenud „sõltumatu, hoolika ja objektiivse uurijana”, kui ta hindas ettevõtjatest klientide seas läbi viidud uuringu tulemusi (eelkõige

küsimustiku küsimuste nr 15, 19 ja 21 vastuste osas). Ta tegutses valikuliselt ja eba-järjekindlalt, tuginedes nimetatud tulemustele oma teesi toetuseks, mille kohaselt on „Aer Linguse ja Ryanairi vahel kaubamärgi ja pakutavate teenuste osas [veel] erinevus” (vaidlustatud otsuse põhjendus 366 ja joonealune märkus nr 377), võtmata seda arvesse teistes küsimustes, näiteks lennujaamade asendatavuse puhul, põhjusel et need vastused „osutusid seoses uuringu teatavate aspektidega vähe huvi pakkuvaks” (vaidlustatud otsuse põhjendus 97). Otsustades jätta tähelepanuta need vastused seoses küsimusega, kui tihe on Ryanairi ja Aer Linguse vaheline konkurentsituatsioon, ei võtnud komisjon arvesse nende ettevõtjate arvamusi, kes ei pidanud Ryanairi ja Aer Lingust ning lennujaamu, mida nad teenindasid, lähedasteks konkurentideks. Komisjoni arvates ei ole suurettevõtjatest klientide arvamused „tingimata [Ryanairi ja Aer Linguse klientide arvamusi] esindavad”, kuna nende jaoks on sõiduaeg üldjuhul olulisem ja kuna võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad kohaldavad paljudele neist eritingimusi (ainult ettevõtjatele kohaldatavad tingimused), mistõttu ei ole nad nende lennuettevõtjate suhtes erapooletud (vaidlustatud otsuse põhjendus 414). Neid kaalutlusi ei ole tõendatud ja need välistavad eelkõige Aer Linguse jaoks väga olulise reisijate kategooria, st reisijate kategooria, kelle jaoks on sõiduaeg oluline. Välistades need andmed, hindas komisjon üle Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsitaseme eelkõige lennuliinidel, kus reisijate koguarvust moodustavad olulise protsendi ärireisijad, kelle jaoks on sõiduaeg oluline. Näiteks 2005. aasta juuni ja 2006. aasta juuni vahel broneeris Microsoft 3268 Aer Linguse lendu Dublinist Londonisse (Heathrow) ja vaid 34 Ryanairi lendu Dublinist Londonisse (Stansted).

213 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- <sup>214</sup> Hageja kritiseerib seda, kuidas komisjon kasutas ettevõtjatest klientide vastuseid neile saadetud küsimustikule. Kuigi mõningaid neist vastustest kasutati vaidlustatud otsuses, näiteks selleks, et leida, et Aer Linguse ja Ryanairi vahel oli ikka veel teatav erinevus kaubamärgi ja pakutavate teenuste osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 366), siis teisi ei kasutatud, kuna komisjoni arvates olid need piiratud väärtusega, eelkõige lennujaamade asendatavuse küsimuses (vaidlustatud otsuse põhjendus 97). Komisjon esitas selle kohta vaidlustatud otsuse põhjenduses 414 teatud arvu selgitusi.
- <sup>215</sup> Tundub täiesti mõeldav, et reisijate või konkurentide vastused teatud küsimustele on vähem või rohkem asjassepuutuvad või veenvad kui teistele küsimustele antud vastused. Seega ei saa komisjonile ette heita seda, et ta on toiminud ebajärjekindlalt või ebamõistlikult vaid sel põhjusel, et ta omistab vähem tähtsust vastustele, mida ta peab vähem asjassepuutuvaks.
- <sup>216</sup> Käesolevas asjas ei saa hagejale olla teadmata põhjused, mis on esitatud vaidlustatud otsuses nende kinnituste toetuseks, mille komisjon on seal esitanud seoses ettevõtjatest klientide seas läbiviidud uuringu tulemustega (vaidlustatud otsuse põhjendused 36, 97 ja 414). Sellega seoses ei saa kvalifitseerida tõendamata hüpoteesiks tõdemust, mille kohaselt ei esinda suurettevõtjatest klientide arvamus tingimata Ryanairi ja Aer Linguse klientide arvamust, sest tõenäoliselt on ettevõtjatest klientide jaoks aeg olulisem tegur ja ta on sõlminud võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjatega kokkuleppeid. Ettevõtjatest klientide jaoks on aeg üldjuhul olulisem tegur, kui muude reisijate jaoks, ning paljud ettevõtjad on sõlminud mitme lennuettevõtjaga kokkuleppeid.

217 Asjaolu, et ettevõtjast klient on broneerinud palju rohkem Aer Linguse lende London-Heathrowsse kui Ryanairi lende London-Stanstedi, ei ole arvestatav näitaja selle kohta, et need kaks teenust ei ole teineteisega asendatavad, kuna see ettevõtja on sõlminud Aer Lingusega kokkuleppe, mis väljendab tema praegust eelistust kasutada selle lennuettevõtja lende. Peale selle moodustab ettevõtjatega sõlmitud kokkulepete raames müüdu alla 5% Aer Linguse käibest (vaidlustatud otsuse joonealune märkus nr 331), mistõttu ei kuulu enamik tema reisijatest niisuguse kokkuleppe kohaldamisalasse. Igal juhul nähtub ettevõtjatest klientide vastustest, et ligikaudu 80% uuringus osalejatest märkisid, et nad pidasid Ryanairi ja Aer Lingust lirimaalet väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel kõige lähedasemateks konkurentideks (vastus küsimustiku küsimusele nr 2).

218 Ükski argument, mille hageja selle kohta esitas, ei võimalda seega vaidlustatud otsuses esitatud analüüsi kahtluse alla seada. Põhjused, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuse põhjenduses 414, et põhjendada oma valikut jätta arvesse võtmata teata- vaid ettevõtjatest klientide seas läbi viidud uuringu tulemusi, on õiguslikult piisavalt põhjendatud.

## 10. Kahju tarbijatele

### a) Poolte argumendid

219 Hageja väidab, et komisjon ei ole vaidlustatud otsuses tõendanud, et väidetav tegeliku konkurentsi kadumine Aer Linguse ja hageja vahel kahjustab tarbijaid, tuues kaasa

hinnatõusu ja/või lendude arvu vähendamise (vaidlustatud otsuse põhjendus 491). Komisjoni regressioonianalüüs on „väga puudulik” ja ei võimalda seda järeldust teha. Lisaks jättis komisjon tähelepanuta põhjaliku uurimuse, mis näitab, et hinnad ei olnud kõrgemad nendel lennuliinidel, mida opereerib üksainus ettevõtja, kui nendel lennuliinidel, kus opereerivad mitu lennuettevõtjat. Samuti ei tõendanud komisjon vaidlustatud otsuses, et lendude mitmekordistamine ja uute lennuliinide avamine on tingitud Ryanairi ja Aer Linguse vahelisest konkurentsisisuhtest (vaidlustatud otsuse põhjendus 493).

<sup>220</sup> Peale selle, mis puudutab Aer Linguse ja hageja vahelist võimalikku konkurentsi 15-l lennuliinil, kus praegu tegutseb vaid üks neist kahest lennuettevõtjast (vaidlustatud otsuse põhjendused 498–540), siis väidab hageja, et komisjon hindas üle konkurentsipurvet, mida need lennuettevõtjad teineteisele avaldavad, ning alahindas konkurentsipurvet, mida avaldavad kolmandad pooled, ja nende võimet siseneda nendele lennuliinidele. Eelkõige kinnitas komisjon ekslikult, et Ryanair ja Aer Lingus said Iiri lennuliinidel kasu erilistest eelistest, mis muudavad kolmandate ettevõtjate turuletuleku „vähe tõenäoliseks”. Komisjonil ei õnnestunud nõutava tõendusliku väärtusega tõendite alusel näidata, et koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi, kõrvaldades võimaliku konkurentsi neil 15-l lennuliinil, mida ta on nimetanud.

<sup>221</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- 222 Mis puudutab kahju tarbijatele, siis piirdub hageja vaidlustatud otsuse sisu kordamisega, väites, et see on ebapiisav, et toetada järeldusi, mille komisjon selle põhjal tegi.
- 223 Ometi esitas komisjon vaidlustatud otsuses üksikasjalikult põhjused, millest tulenevalt kaotaks koondumine klientide kahjuks praeguse Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsi, olgu siis tegemist lennuliinidega, kus kahe koondumise osalise teenused kattuvad (vaidlustatud otsuse punkt 7.5) või siis lennuliinidega, kus tegutseb neist vaid üks (vaidlustatud otsuse punkt 7.6). Vaidlustatud otsuses on läbi viidud ka analüüs lennuliini kaupa ja komisjon jõudis samadele järeldustele (vaidlustatud otsuse punkt 7.9).
- 224 Selle arutluskäigu raames märkis komisjon, et konkurentsi takistamine ja seega kahju tarbijatele tuleneb Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsisuhte kadumisest ning sellest, et ükski allesjääv või võimalik turule tulev konkurent ei ole suuteline koondumisel tekkiva üksusega tõhusalt konkureerima. Peale hindadele avaldatava mõju mõjutaks koondumine ka pakutavate teenuste kvaliteeti ja klientide valikuvõimalusi, kuna koondumisel tekkiv üksus ei seisa enam silmitsi survega, mis oli enne Ryanairi ja Aer Linguse vahel.
- 225 Mis puudutab märkusi ökonomeetrilise analüüsi kohta, sõltumata sellest, kas tegemist on komisjoni uuringuga või hageja analüüsidega, siin neid argumente on juba eespool uuritud. Kuna hageja ei esita selles küsimuses uusi asjaolusid, tuleb viidata eespool seoses sellega esitatud kaalutlustele (vt eespool punktid 138–194).

226 Seega ei võimalda ükski hageja argument seada kahtluse alla vaidlustatud otsuses esitatud analüüsi.

227 Kõigest eeltoodust nähtub, et esimene väide tuleb tervikuna tagasi lükata.

228 Selle vastuse mõju koondumise konkurentsimõju analüüsi hindamisele teeb siiski vajalikuks selle, et uuritaks kolme ülejäänud väidet, mis on sellele küsimusele pühendatud.

### *B – Teine väide, mis puudutab turuletuleku tõkete hindamist*

229 Pärast seda, kui ta oli hinnanud praegust konkurentsiolukorda asjaomastel turgudel ja esitanud põhjused, millest tulenevalt kõrvaldaks koondumine olemasoleva pooltevahelise konkurentsi klientide kahjuks, uuris komisjon küsimust, mil määral võib uue ettevõtja turuletulek avaldada koondumisel tekkiva üksuse tegevusele survet (vaidlustatud otsuse punkt 7.8). Komisjon märkis, et selleks, et turuletulekut saaks koondumise osalistele pidada piisavaks konkurentsivastaks, peab seda saama pidada tõenäoliseks, see peab toimuma õigeaegselt ja olema piisav, et ära hoida koondumise võimalik konkurentsivastane mõju või selle vastu võidelda (vaidlustatud otsuse põhjendus 545 ja joonealune märkus nr 547, milles on viidatud suuniste punktile 68).



230 Vaidlustatud otsuses läbi viidud komisjoni analüüs, mis omab käesoleva väite hindamise raames tähtsust, jaguneb järgmisteks etappideks: esiteks tõdemus, et õiguslikud tõkked ei mängi turuletuleku tõketena olulist rolli (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.2); teiseks niisuguste turuletuleku tõkete olemasolu tuvastamine, mis on seotud Ryanairi ja Aer Linguse „tugeva positsiooniga”, kellel on Iirimaal olulised baasid (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.3); kolmandaks kulud ja riskid oleksid märkimisväärsed seoses sisenemisega turule, mida juba teenindavad kaks tugevat lennuettevõtjat, kellel on üldiselt tuntud kaubamärgid (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.4); neljandaks „agressiivsete abinõude” rakendamise oht üksuse Ryanair-Aer Linguse poolt on suur (selle analüüsi raames viitas komisjon easyJeti, MyTravelLite'i ja Go Fly turuletuleku katsetele (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.5)); viiendaks tõdemus, et konkurendid pidasid muid turgusid atraktiivsemaks kui väikest Iiri turgu (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.6); kuuendaks tõdemus, et lennujaamade ülekoormus kujutab endast olulist turuletuleku tõket nii Dublini lennujaama kui ka teatavate sihtlennujaamade puhul (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.7); ja seitsmendaks tõdemus, et koondumisel tekkiva üksuse tugev positsioon Dublini lennujaamas võib takistada konkurentide arengut (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.8).

231 Selle küsimuse kokkuvõtteks leidis komisjon, et Dublinist väljuvate või sinna suunduvate lendude opereerimise puhul üksusega Ryanair-Aer Lingus konkureerides esines mitu olulist turuletuleku tõket. Need tõkked ei seisne ainult lennujaama osalises ülekoormuses ja need on eelkõige seotud Ryanairi ja Aer Linguse väljakujunenud positsiooniga nende kodulennujaama riigis. Uuring näitas, et nende tõkete tõttu on uus turuletulek vähe tõenäoline või isegi ebatõenäoline peaaegu kõikidel lennuliinidel, kus teenused kattuvad. Uute võimalike turuletulijate puudumisel enamikul lennuliinidel, kus teenused kattuvad, ja arvestades asjaolu, et konkurendid osutasid üksmeelselt, et nad isegi ei kaalu koondumisel tekkiva üksusega otseselt ja laial tasandil konkureerima hakata (eelkõige Dublinis baasi avades), järeldas komisjon, et mis tahes uus turuletulek on ebatõenäoline, see ei toimuks õigeaegselt ja see oleks ebapiisav, et

kujutada endast piisavat konkurentsipurvet koondumisel tekkivale üksusele ja kõrvaldada kavandatava koondumise tõenäoline konkurentsivastane mõju (vaidlustatud otsuse põhjendus 784).

1. *Täheendus, mis tuleb omistada asjaomasele turule uute konkurentide sisenemise puudumisele*

a) Poolte argumendid

- <sup>232</sup> Sissejuhatuseks nõustub hageja, et saamaks turuletulekut pidada piisavaks konkurentsipurveks, peab see olema tõenäoline, toimuma õigeaegselt ja olema piisav, et ära hoida või tasakaalustada kavandatava koondumise võimalikku konkurentsivastast mõju (vaidlustatud otsuse põhjendus 545). Siiski väidab hageja, et komisjon tegi mitu hindamisviga, kui ta hindas seda, kas need tingimused olid käesolevas asjas täidetud, järeldades, et mis tahes uus turuletulek on ebatõenäoline, see ei toimuks õigeaegselt ja see oleks ebapiisav, et kujutada endast piisavat konkurentsipurvet koondumisel tekkivale üksusele ja kõrvaldada kavandatava koondumise tõenäoline konkurentsivastane mõju (vaidlustatud otsuse põhjendus 784). Hageja sõnul ei takista kavandatav koondumine märkimisväärselt tõhusat konkurentsi, kuna uue turuletuleku oht on piisav, et tasakaalustada mis tahes koondumisest põhjustatud konkurentsi kadumist. Ta rõhutab selles osas, et nõustub komisjoniga selles küsimuses, et paljudel lennuliinidel muutuks turuletulek koondumise tagajärjel „vähe tõenäoliseks”.

233 Hageja arvates on tegelikult küsimus selles, mis tähendus tuleb omistada turuletuleku puudumisele. Samas kui komisjon leiab, et see tähendab, et esinevad turuletuleku tõkked, väidab hageja, et turuletuleku puudumine on selgitatav pigem kõnesolevatel lennuliinidel tõhusa lennuettevõtja esindatusega, kelle teenused on klientide jaoks niivõrd rahuldavad, et rentaabli turuletuleku jaoks ei ole enam ruumi. Kuna hinnang väidetavale konkurentsivõimule ja turuletuleku tõkete mõjule on tihedalt seotud, on uue ettevõtja turuletulek asjakohane vaid siis, kui seda peetakse vajalikuks, et korvata konkurentsivõimude kõrvaldamine, mille koondumine eeldatavasti kaasa toob. Kuid komisjon hindas märkimisväärselt üle konkurentsivõimude, mis koondumise tõttu väidetavalt kaduma pidi, ja hindas sellest tulenevalt märkimisväärselt üle turuletulekute taset, mis on vajalik selle kompenseerimiseks. Liberaliseeritud turul, mida iseloomustavad paljud võimalikud turuletulijad, on juba õigeaegselt toimuva turuletuleku oht piisav, et takistada koondumisel tekkival üksusel väidetavast konkurentsivõimude kadumisest kasu saada. Seega on komisjon õigustamatult rõhunud niisuguse turuletuleku vajadusele, mis peab „toimuma õigeaegselt” ja „kahtlemata”, või leidnud, et turuletulek vaid mõnele koondumisega mõjutatud 50 lennuliinist ei ole piisavalt ulatuslik, et tasakaalustada väidetavat konkurentsivõimudest mõju.

234 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

235 Hageja sissejuhatuseks esitatud argumentatsiooniga nõustumine nõuaks selle järelduse ülevaatamist, millele Üldkohus esimese väite analüüsi tulemusel jõudis.

- 236 Nagu väidab hageja, on tõsi, et väidetava konkurentsivastase mõju ja turuletuleku tõkete mõju hindamine on tihedalt seotud. Sellega seoses on oluline märkida, et hageja on nõus komisjoni ideega, mille kohaselt uue ettevõtja turuletulek on teoreetilises plaanis asjakohane, kui see võimaldab korvata konkurentsiturve kõrvaldamise, mille koondumine eeldatavasti kaasa toob. Seda silmas pidades uuris komisjon vaidlustatud otsuse punktis 7.8 uute konkurentide asjaomastele turgudele sisenemise küsimust.
- 237 Esimese väite uurimise tulemusel kinnitas Üldkohus siiski järeldusi, mille komisjon tegi esiteks seoses praegu Ryanairi ja Aer Linguse vahel olemasoleva konkurentsi hindamisega ning teiseks koondumise mõjuga sellele konkurentsile.
- 238 Selles kontekstis on uute konkurentide asjaomastele turgudele sisenemise küsimuse lähtepunkt sellise uue turuletulija hüpoteesi, kes soovib tulla turule, kus on esindatud koondumisel tekkiv üksus, mille puhul varem sai nenditud, et see üksus kaotab praeguse konkurentsi koondumise osaliste vahel klientide kahjuks.
- 239 Järelikult ei ole pelk turuletuleku „oht”, millele hageja osutas, piisav. Hageja selgitus, mille kohaselt seletab turuletuleku puudumist tema tõhusus kõnealustel lennuliinidel ja klientide rahulolu, mis kõrvaldavad igasuguse rentaabluise tõenäosuse uue turuletulija jaoks, ei ole samuti piisav. Oluline on tuvastada niisugune võimalik turuletulek, mis kompenseerib vaidlustatud otsuses selles hindamisstaadiumis konkreetset määratletud konkurentsivastase mõju.

## 2. Turuletulekud ja turult lahkumised õhustranspordi sektoris

### a) Poolte argumendid

<sup>240</sup> Hageja väidab, et komisjoni viidatud turuletuleku tõkete olemasolu lükkavad ümber arvukad turuletulekud ja turult lahkumised, mis iseloomustavad Euroopa õhustranspordi sektorit alates selle dereguleerimisest (vt York Aviationi 31. juuli 2008. aasta aruanne turuletulekute ja turult lahkumiste kohta Euroopa õhustranspordis). Seda sektorit iseloomustab dünaamiline konkurents ja turuletuleku tõkete vähesus, nagu seda illustreerib Ryanairi „kiire laienemine” Euroopas. Lisaks leidsid paljud konkurentsiasutused, et turuosi ei peaks tingimata pidama turuletuleku tõkete olemasolu näitajateks. Need asutused märkisid, et õhustranspordi sektoris oli palju turule sisenemisi ja turult lahkumisi, mis tekitab turuletuleku ohu, kui puuduvad lennujaamad või teenindusaegadega seotud piirangud (vt näiteks komisjoni 11. veebruari 2004. aasta otsus (Juhtum COMP/M.3280 – Air France/KLM)). Pealegi ei ole õige väita, et lennuettevõtjad ei sisene turgudele, kus Ryanair juba tegutseb: ajavahemiku kohta 2003. aasta aprillist kuni 2006. aasta oktoobrini oli 63 näidet niisugusest turuletulekust linnapaaride puhul ja 9 näidet lennujaamapaaride puhul, sh sisenemised Iiri turule (vt RBB Economicsi 20. veebruari 2007. aasta aruanne turuletuleku tõkete kohta).

<sup>241</sup> Komisjon vaidleb sellele argumentatsioonile vastu. Ta märgib eelkõige, et juhtum Air France/KLM erineb käesolevast asjast järgmistel põhjustel: nimetatud koondumise osaliste pakutud teenindusaegade loovutamine lennuliinil Pariis-Amsterdam oli vaid üks paljudest kohaldatud parandusmeetmetest; nimetatud koondumisel tekkiv üksus puutus kokku kiirrongi pakutava konkurentsiga; ja paljud konkurendid näitasid üles huvi ajaomasele turule sisenemise vastu või taotlesid teenindusaegu sellel lennuliinil.

## b) Üldkohtu hinnang

- <sup>242</sup> Hageja vaidlustab analüüsi, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuses seoses asjaomastele turgudele sisenemise küsimusega, märkides, et õhutranspordi sektorit iseloomustavad alates selle dereguleerimisest arvukad turuletulekud ja turult lahkumised.
- <sup>243</sup> Väide on liiga üldine, et oleks võimalik aru saada, mis osas on komisjoni analüüs väär. Analüüs ei puuduta ju õhutranspordi sektorit, vaid keskendub 35-le lennuliinile, kus koondumise osaliste teenused Iirimaalt väljuvatel lennuliinidel kattuvad. Nende lennuliinide ja neid opereerivate lennuettevõtjate eripärasid on kirjeldatud vaidlustatud otsuses, milles komisjon tõi esile eelise, mille annab Iirimaal baasi omamine, Ryanairi ja Aer Linguse kaubamärkide tuntus nendel turgudel, mitu luhtunud turuletuleku katset, asjaolu, et konkurendid osutasid üksmeelselt, et nad isegi ei kaalu koondumisel tekkiva üksusega otseselt ja laial tasandil konkureerima hakata. Konkurentsimoju ja turule sisenemiste hindamine tuginesid seega asjaomastele turgudele ja mitte õhutranspordi sektorile üldiselt keskendunud hinnangule.
- <sup>244</sup> Veel tuleb märkida, et RBB Economicsi aruandest võetud andmed, millele hageja viitas, ei toeta tema teesi (vt RBB Economicsi 20. veebruari 2007. aasta aruanne turuletuleku tõkete kohta). Aruande III lisas esitatud tabelist (pealkirjaga „Hiljutised näited turuletulekute kohta Ryanairi suhtes”) nähtub, et enamik viidatud näiteid seoses Iirimaalt väljuvate lennuliinidega (Dublini, Corki või Shannoni lennujaamad) on turuletuleku katsed, mis on luhtunud, lennuettevõtja seal järgmise aasta samal kuul enam ei tegutse (lennuliinil Cork-London: bmibaby; lennuliinil Dublin-London: CityJet, lennuliinil Dublin-Bristol: Air Southwest; lennuliinil Dublin-Glasgow: British Airways; lennuliinil Shannon-London: easyJet) või siis Aer Linguse turule sisenemised

(lennuliinidel Dublin-Bristol ja Dublin-Liverpool). On vaid kolm erandit (lennuliin Dublin-London: Air France, millele on viidatud vaidlustatud otsuses, lennuliin Dublin-Malaga: Spanair ja lennuliin Dublin-Faro: TAP Portugal, mille kohta puudub viide tegevuse kohta järgmisel aastal). Kõik ülejäänud näited puudutavad sihtkohti, mille lähte- või sihtpunkt ei ole Dublini, Corki või Shannoni lennujaam. Kõikidest turul tegutsevatest konkurentidest avaldas Ryanairile 35-l lennuliinil, kus koondumise osaliste teenused kattuvad, põhilist konkurentsipurvet seega Aer Lingus. Muud hiljutised turule sisenemise hüpoteesid on seega teisejärgulised.

- <sup>245</sup> Järelikult ei saa asuda seisukohale, et turuletuleku tõkete olemasolu, millele komisjon vaidlustatud otsuses osutas, on kummutatud arvukate turule sisenemiste ja sealt lahkumistega, mis iseloomustavad Euroopa õhustranspordi sektorit alates selle dereguleerimisest.

### 3. *Ryanairi majandusmudeli arvessevõtmine*

#### a) Poolte argumendid

- <sup>246</sup> Hageja heidab komisjonile ette, et viimane jättis turuletulekud hindamata selle majandusmudeli kontekstis (väikesed kulud-madalad hinnad), mida ta rakendab. Turuletuleku tõket määratletakse kui tegurit, mis muudab „turuletuleku võimatuks või mitterentaabliks, võimaldades samas turul tegutsevatel ettevõtjatel kohaldada

konkurentsivõimelisest tasemest kõrgemaid hindu” (komisjoni aruteludokumendi EÜ artikli 82 kohaldamise kohta punkt 38). See, et praegu puuduvad turule sisenevõimelised lennuliinid, mida Ryanair Dublinist opereerib, ei ole märk suurtest turuletuleku tõketest ega konkurentsi mittetoimimisest. Vastupidi, see näitab, et Ryanair pakub niivõrd konkurentsivõimelisi hindu ja mahtu, et muud lennuettevõtjad leiavad, et turule tulek ei ole mõttekas, kuna nad ei suudaks hindade osas Ryanairiga konkureerida ning nõudlus ei ole piisav, et mahu lisamine oleks põhjendatud. Kui Ryanair muudaks oma majandusmudelit, kohaldades „konkurentsivõimelisest tasemest kõrgemaid hindu”, saaksid kolmandad lennuettevõtjad vabalt tulla lennuliinidele, mida ta opereerib. Sellega seoses märgib hageja, et komisjon ei võtnud arvesse või lükkas tagasi tõendid, et lennuliinidel, kus ta on ainus lennuettevõtja, on kohaldatavad hinnad sama madalad või isegi veel madalamad kui need, mida ta kohaldab lennuliinidel, kus ta seisab silmitsi konkurentidega (vt RBB Economicsi 2007. aasta septembri majanduskriitika). Peale selle tuleb arvesse võtta Ryanairi tahe säilitada Aer Lingus kui „erinev ja eraldiseisev kaubamärk”. Koondumise eesmärk on niisiis siseneda erinevale turusegmendile ja konkureerida „täisteenuseid” pakkuvate lennuettevõtjatega mitte odavlennuettevõtjana, vaid pakkudes nende ettevõtjatega sarnaseid teenuseid, kuid madalama hinna eest. Seda eesmärki on kergem saavutada olemasoleva rahvusliku lennuettevõtjaga koondumise teel, kui uue lennuettevõtja ja uue kaubamärgi loomise teel, arvestades eriti teenindusaegade nappust suurtes lennujaamades.

<sup>247</sup> Komisjon väidab, et kuigi hageja viidatud määratlus kehtib selleks, et hinnata ettevõtja käitumist EÜ artikli 82 alusel, siis see ei ole otseselt kohaldatav koondumiste kontrolli valdkonnas. Asjassepuutuv kriteerium seisneb selle kindlakstegemises, kas turuletulek takistaks tõsta hindu kõrgemale tasemest, mis kehtis enne koondumist. Lisaks on asjaolu, et Ryanair saab regulaarselt suurt tulu, vastuolus tema väitega, mille kohaselt ta viiks maksimumini reisijate arvu kasvu, jättes kohaldamata kõrged hinnad, kui ta on ainus lennuettevõtja. Lisaks ei ole peale Aer Linguse ühelgi



lennuettevõtjal kulubaasi ja seotud vara, mis on võrreldavad Ryanairi omadega, et pakkuda konkurentsi Dublinist. Uue turuletulija jaoks, kelle kodulennujaam asub lennuliini sihtpunktis, on turuletulekuga seotud „alternatiivkulud” Aer Linguse omadest kõrgemad, kuna tal on rohkem võimalusi kasutada lennukeid lennuliinidel, kus hinnakonkurents on nõrgem. Turule tulek, et konkureerida ettevõtjaga, kelle kulud on kõige madalamad, on riskantne ja potentsiaalselt mitterentaabel, arvestades vajalikku investeringut. Pöördumatu investering ja potentsiaalselt väike tuluvoog koos moodustavad turuletuleku tõkke.

## b) Üldkohtu hinnang

<sup>248</sup> Turuletuleku tõkete analüüsi osas tuleb lähtuda sellest, et komisjon uurib, kas uute konkurentide turuletulekut saab pidada piisavaks konkurentsivastaks, et ära hoida või takistada koondumise võimalikku konkurentsivastast mõju. Käesolevas asjas tuleneb konkurentsivastane mõju Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsisuhte kadumisest, mis toob kaasa Ryanairi turujõu tugevnemise arvukatel lennuliinidel. Hinnangu selle osa vastu suunatud hageja etteheiteid uuriti esimese väite analüüsi raames ja need lükati tagasi. Neid käsitletakse ka hinnangus lennuliini kaupa kolmanda väite raames.

<sup>249</sup> Selles kontekstis väita – nagu hageja –, et nendele lennuliinidele tuleku puudumine, mida ta opereerib Dublinist, annab tunnistust sellest, et hinnad ja pakutav lendude maht on niivõrd konkurentsivõimelised, et ühelgi konkurendil ei ole huvi temaga

konkureerima hakata, ei ole analüüsi jaoks asjakohane. Isegi kui oletada, et see väide on põhjendatud, viitab see konkurentsiolukorrale, kus Aer Lingus tegutseb Ryanairi konkurendina või on kõige tõenäolisem võimalik konkurent. Kuid selles analüüsi staadiumis ei ole oluline mitte praegune olukord, vaid olukord pärast koondumist lennuliinidel, kus on valitsev üksus Ryanair-Aer Lingus.

250 Samuti ei saa komisjoni analüüsi turuletuleku tõkete kohta kahtluse alla seada hageja väide, mille kohaselt ei kavatse ta pärast koondumist kohaldada konkurentsivõimelisest tasemest kõrgemaid hindu, nagu nähtub asjaolust, et lennuliinidel, kus ta on ainus lennuettevõtja, on kohaldatavad hinnad sama madalad või isegi veel madalamad kui need, mida ta kohaldab lennuliinidel, kus ta seisab silmitsi konkurentidega. Nimelt, nagu väidab komisjon, erineb koondumiste kontroll turgu valitseva seisundi kuritarvitamise kontrollist selles mõttes, et see on seotud turustruktuuride kontrolliga ja mitte ettevõtjate tegevuse kontrollimisega. Koondumiste kontrolli eesmärk on turustruktuuride prognoosi alusel vältida niisuguse koondumise jõustamist, mis takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturul või selle olulises osas, eelkõige turgu valitseva seisundi tekkimise või selle tugevdamise tõttu. Hinna osas on seega asjakohane kriteerium see, mis võimaldab kindlaks teha, kas uue konkurendi turuletulek võib takistada tõsta hindu kõrgemale tasemest, mis kehtis enne koondumist. Hinnakriteerium ei ole ainus kriteerium, mida võidakse arvesse võtta, kuna koondumise jõustamine võib mõjutada ka olemasolevat lendude mahtu, teenuste valikut või kvaliteeti või veel innovatsiooni.

251 Kui Aer Lingus ei oleks, oleks Ryanairil suur kiusatus maksimeerida oma tulusid, et võtta arvesse konkurentsipurve puudumist, mis on seotud mõjutatud turgudel peamise praeguse või võimaliku konkurendiga ühinemisega. Ryanairi kavatsus, mis puudutab Aer Linguse kasutamist või tema varasem praktika hindade valdkonnas

ei sea kahtluse alla selle struktuurse riski usutavust, mis nähtub selle konkurentsivastase mõju analüüsist, mis on seotud koondumise osaliste vahelise konkurentsi kadumisega.

- 252 Seega nähtub eeltoodust, et komisjonile ei saa ette heita seda, et ta on konkurentsivolukorda valesti hinnanud, jättes mõjutatud turgudele sisenemise tõenäosuse hindamisel piisavalt arvesse võtmata Ryanairi majandusmudeli.

#### 4. *Eelised, mis on seotud operatiivsete baaside omamisega Iirimaal*

##### a) Poolte argumendid

- 253 Kõigepealt vaidleb hageja vastu sellele, et väidetav „tugev positsioon”, mis kuulub tal-  
le ja Aer Lingusele, on tingitud nende olulistest baasidest Iirimaal. Komisjon ei esi-  
tanud baasi mõiste määratlust ja piirdub väitega, et Ryanairi ja Aer Linguse oluline  
kohalolek Dublini lennujaamas annab neile konkureerivate lennuettevõtjate ees eeli-  
se. Kuid väidetavad eelised tulenevad Ryanairi võrgustikust ja mitte tema baasidest.  
Lisaks on komisjon omistanud märkimisväärse tähtsuse konkurentide ja huvitatud  
kolmandate isikute vastustele baase puudutavale küsimustikule, eelkõige Iiri trans-  
pordiministeeriumi vastusele, kes oli koondumisele vastu. Komisjon ei arvestanud ka  
Ryanairi andmete asjassepuutuvust, mille ta esitas selleks, et tõendada Dublinis asuva  
baasi omamisest saadava mis tahes eelise puudumist või selleks, et võrrelda olukorda

Charleroi või Hahni baaside olukorraga (vt RBB Economicsi 20. veebruari 2007. aasta aruanne turuletuleku tõkete kohta ja Ryanairi peadirektori asetäitja 28. novembri 2006. aasta memorandum baasi majanduslike aspektide kohta). Komisjon pööras niisiiis tõendamiskoormise ümber ja ei käitunud „objektiivse ja erapooletu otsustajana”.

254 Esiteks eitab hageja baasidest saadava mastaabisäästu olemasolu. Aer Linguse säästetud kulude arvutus, mis kannab 19. veebruari 2007. aasta kuupäeva ja millele komisjon vaidlustatud otsuse joonealuses märkuses nr 414 viitab, on teostatud hüpoteesidele tuginedes. Aer Lingus, kelle lennukipark asub peamiselt Dublinis, ei saa eristada lennukipargi suuruse ja baasi suurusega seotud mastaabisääste. Nimelt, klientidele osutatud teenused ja maapealse teenindamise saaks hõlpsalt alltöövõtu korras anda Dublini lennujaamale, ilma et see kahjustaks lennuettevõtjaid, kellel ei ole seal baasi. Ryanair ise kasutab maapealse käitlemisteenuse puhul alltöövõttu. Dublin Airport Authority plc (Dublini, Corki ja Shannoni lennujaamu haldav ettevõtja) ei paku Ryanairile paremaid registreerimissüsteemidele juurdepääsu tingimusi kui muudele ettevõtjatele ning infolaudu on võimalik jagada hõlpsalt teiste lennuettevõtjatega. Häirete osas meenutab hageja, et ta „käitab” oma 23 baasis nelja reservlennukit. Seega on võimalik kulude kokkuvõtte, mis tuleneb reservlennukite koondumisest, seotud lennukipargiga ja mitte baasiga. Mis puudutab teenindusaegu ja parkimiskohti, siis märgib hageja kõigepealt, et nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 3) näeb ette, et uute teenidusaegade jaotamisel tuleb soodustada uusi turuletulijaid võrreldes juba olemasolevate lennuettevõtjatega. Lisaks koheldakse juba olemasolevaid lennuettevõtjaid ja uustulnukaid parkimiskohdade jaotamisel võrdselt ning lennujaamas juba tegutsev lennuettevõtja ei saa võrreldes uustulnukaga kasu mingitest eelistest. Hageja ei nõustu veel sellega, et tal on

lennujaamade ja reguleerivate asutuste suhtes „tugevam läbirääkimispositsioon”, vastupidi vaidlustatud otsuse põhjenduses 383 märgitule. Ryanairile ei tehta Dublini lennujaamas tema suurusega seotud hinnaalandusi ning ta ei looda neid saada ka pärast koondumist. Mis puudutab eeliseid, mis saadi tarnijatega peetud läbirääkimiste raames, siis Ryanairi kõige olulisemad kuluelemendid puudutavad kogu tema võrgustikku ning ei piirdu ühe lennujaama tasandiga.

255 Teiseks väidab hageja, et ta ei saa oma suurusest tulenevalt Dublini lennujaamas üh-tegi erilist konkurentsieelist, vastupidi vaidlustatud otsuse põhjenduses 384 märgitu-le. Näiteks teeb Ryanair iga päev kuus edasi-tagasilendu oma ainsa Corki lennujaamas baseeruva lennukiga, samas kui ta teeb ainult keskmiselt neli edasi-tagasilendu Dub-linis baseeruva 19 lennukiga. Kulud erinevates lennujaamades, kust ta teeb ainult ühe või kaks lendu päevas, on samuti sarnased või isegi madalamad kui nendes baasides kantud kulud. Lisaks võivad muud lennuettevõtjad olemasolevatelt lennuliinidelt ühe lennuki ära võtta või lisada lisalennuki ja kasutada oma baase Dublini, Shannoni ja Corki lennujaama teenindavate lennuliinide teises otsas, et konkureerida koondumi-sel tekkiva üksusega. Ryanair väidab, et ta tõendas, et Dublinis baseeruvate lennukite arvu suurendamine ei avalda tuntavat mõju tema tegevuskuludele. Lõpuks ei sobi asjaolu, et Ryanair opereerib vabatahtlikult lende Dublinisse lennuliini teisest otsast, hästi kokku Dublinis saadava eelise olemasoluga.

256 Kolmandaks kinnitab hageja, et tal ei ole tänu olulisele tegevusele kiirem reageerimis-võime nõudluse muutumisele, vastupidi vaidlustatud otsuse põhjendustes 389–392 märgitule. Lennuettevõtjatel, kellel ei ole Iirimaal baasi, on ju samasugune juurdepääs teabele, nagu neil, kel on baas Iirimaal. Lisaks on hooajalisuse mõju kergesti prog-noositav olenemata lennuettevõtjast. Lõpetuseks avaldavad tšarterlennuettevõtjad

kõrghooajal ja erakordsete sündmuste korral tõhusat konkurentsipurvet. Näiteks, kuigi neil ei ole Dublinis baasi, on need ettevõtjad suutelised lende opereerima talveperioodil, kui lumi on maas, ning seega ei oma tähtsust, kas nad opereerivad aasta läbi mitut lendu päevas.

<sup>257</sup> Neljandaks leiab hageja, et Dublinis baasi omavad konkurendid avaldavad koondumisel tekkivale üksusele survet, vastupidi vaidlustatud otsuse põhjendustes 555–560 esitatud teesile. Ekslik on arvata, et erinevate majandusmudelite ja praeguse väheolulise tegevuse tõttu ei saa CityJet ja Aer Arann oma teenuseid Dublinis laiendada, et avaldada suuremat konkurentsimoju koondumisel tekkivale üksusele. Komisjon keskendus nimelt liigselt Aer Aranni märkimisväärsele arvule äriklientidele, võtmata piisavalt arvesse selle lennuettevõtja kiiret kasvu ja soovi pakkuda agressiivset konkurentsi Ryanairi suhtes. Lisaks, lennuettevõtjad, kellel on Dublini lennujaamas ööseks pargitud lennuk, kujutavad endast samuti survet, vastupidi sellele, mida komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 400 ja 560 kinnitab. Lennuettevõtjal ei ole vaja kasutada baasi, et teha lende hommikul ja õhtul.

<sup>258</sup> Viiendaks, hageja sõnul avaldavad konkurendid, kellel on baas Dublini lennuliini teises otsas, koondumisel tekkivale üksusele konkurentsipurvet. Kuna Iirimaa on tegelikult „puhas turismisihtkoht”, siis enamik reisijatest on pärit teistest riikidest kui Iirimaa, vähemalt nende lennuliinide puhul, mille kohta on andmed kättesaadavad. Komisjoni arutluskäigu kohaselt on Iirimaa baasi omamine seega tegelikult ebasoodus asjaolu. Hageja märgib samuti, et enamik Dublini lennujaama teenindavatest lennuettevõtjatest ei ole seal loonud baasi, kuna nad ei pidanud seda mingil moel vajalikuks.

- 259 Kuuendaks väidab hageja, et lennuettevõtjad, kes opereerivad lennuliine kahe punkti vahel, omamata baasi, nn „W lennuliinid”, kujutavad endast teatavatel lennuliinidel tõhusat konkurentsipurvet. Need lennuliinid on kasumlikud isegi siis, kui teha vaid üks kuni kaks edasi-tagasilendu päevas sihtkohtade vahel, kus lennuettevõtjatel ei ole baasi, nagu teeb ka Ryanair teatavatel lennuliinidel.
- 260 Komisjon vaidleb sellele argumentatsioonile vastu, viidates vaidlustatud otsusele. Ta on pealegi nõus, et mastaabisäästud võivad tekkida võrgustiku ja lennukipargi tasandil. EasyJet on seega ainus miinimumteenust pakkuv lennuettevõtja, kes viib läbi Ryanairi tegevusega sama ulatusega tegevusi. Siiski ei saa Ryanair eitada baasi või võrgustiku kasutamisest tulenevate mastaabisäästude olemasolu, minemata vastuollu omaenda argumentidega kulude kokkuhoiu kohta.

## b) Üldkohtu hinnang

- 261 Turuletuleku tõkete analüüsi raames, mida käsitletakse käesolevas väites, uuris komisjon vaidlustatud otsuses „[t]uruletuleku tõkkeid, mis on seotud Ryanairi ja Aer Linguse tugeva positsiooniga, kellel on Iirimaal olulised baasid” (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.3). Komisjoni sõnul on asjaolu, et Ryanair ja Aer Lingus tegutsevad samast Dublinis asuvast baasist ning nad tegutsevad samuti Corkis ja Shannonis, üks põhjustest, millest tulenevalt need kaks lennuettevõtjat on „kõige lähedasemad konkurendid” Iirimaalt väljuvatel või sinna suunduvatel lennuliinidel (vaidlustatud otsuse põhjendus 552). Selles osas nähtub komisjoni otsustuspraktikast, et mastaabisäästud, mis tulenevad ressursside paindlikkusest ühes baasis ja võimalusest jaotada püsikulud arvukate lennuliinide vahel, kujutavad endast turuletuleku tõket, kuna „lennuettevõtja,

kellel on lennutegevuse baas ühes konkreetsetes lennujaamas, saab kasu selgetest kulu-dega seotud eelistest”. Turuletuleku tõkke roll käesolevas asjas on tugevam, arvestades kahe lennuettevõtja liitu, kellel on oluline esindatus samas lennujaamas (vaidlustatud otsuse põhjendus 553 ja joonealune märkus nr 557).

<sup>262</sup> Selles kontekstis uuris komisjon vaidlustatud otsuses, millistel tingimustel võisid muud lennuettevõtjad asendada konkurentsipurve, mis koondumise tagajärjel kaob, ja mil määral võis Dublinis baasi puudumine kujutada endast turuletuleku tõket. Ta uuris kolme hüpoteesi: uue turuletulija hüpotees, kes loob Dublinis baasi, uue turuletulija hüpotees, kellel juba on baas lennuliini teises otsas, ja uue turuletulija hüpotees, kes tuleb turule mudeli lennuliini lennuliini alusel, omamata baasi lennuliini ühes või teises otsas (vaidlustatud otsuse põhjendus 554 ja punktid 7.8.3.1–7.8.3.5). Komisjon järeldas selle põhjal, et näitajad oli ebapiisavad, et viidata sellele, et uus lennuettevõtja tuleb turule, omades Dublinis, Corkis või Shannonis baasi (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.3.2), ja et turuletulek, mis tugineb sihtlennujaamale, ning turuletulek, mis ei tugine sihtlennujaamale, ei ole üldjuhul piisavad, et asendada konkurentsipurve, mida koondumise osalised teineteisele enne kavandatavat tehingut avaldavad (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.3.5, eelkõige põhjendus 584).

<sup>263</sup> Selle hinnangu vastu esitatud hageja etteheited puudutavad varasemat tõdemust, mille kohaselt oli Aer Lingusel ja hagejal Dublinis oluline baas, mis võib anda konkurent-sieelise (vaidlustatud otsuse punkt 7.3.4), või siis pealiskaudselt komisjoni poolt turu-letuleku tõkete analüüsi raames saadud tõdemus, mille kohaselt ei ole konkurendid, kellel juba on Dublinis baas, suutelised avaldama koondumise osalistele tõhusat konkurentsipurvet, ning selle põhjal tehtud järeldusi (vaidlustatud otsuse punktid 7.8.3.1 ja 7.8.3.2).



264 Sissejuhatuseks tuleb märkida, et hageja etteheiteid, mis puudutavad konkurentsieelist, mille annab Aer Lingusele ja hagejale baasi olemasolu Dublinis, on esimese väite uurimise raames uuritud ja need on tagasi lükatud. Neid käsitletakse ka hindamisel lennuliinide kaupa kolmanda väite uurimise raames. Järgnev hinnang kehtib seega ainult osas, milles kritiseeritakse asjaolusid, mida komisjon vaidlustatud otsuses kasutas, et põhjendada oma analüüsi turuletuleku tõkete kohta seoses Ryanairi ja Aer Linguse „tugeva positsiooniga” Iirimaal.

265 Niisiis, mis puudutab väidet, et komisjon ei ole määratlenud baasi mõistet (vt eespool punkt 253), siis piisab, kui märkida, et selline määratlus on toodud näiteks vaidlustatud otsuse põhjenduses 44, mille kohaselt kasutatakse sõna „baas” selleks, et määratleda lennujaamad, kuhu lennuettevõtjad koondavad oma lennukid ja oma tegevuse, kusjuures need lennuettevõtjad pakuvad peamiselt neist kodulennujaamadest väljuvaid ja sinna suunduvaid lende. Seda mõistet selgitati üksikasjalikult vaidlustatud otsuse punktis 7.3.4.

266 Väite osas, mille kohaselt kasutas komisjon teatavat teavet muu teabe asemel ja pööras seega ümber tõendamiskoormise (vt eespool punkt 253), piisab, kui märkida, et seda on väidetud ilma mingeid tõendeid esitamata. Hageja ei saa piirduda üldise väitega, et komisjon on omistanud märkimisväärse tähtsuse vastustele, mille on esitanud konkurendid ja huvitatud kolmandad isikud, näiteks Iiri transpordiministeerium, kes oli koondumisele vastu, ja et ta ei pidanud asjakohaseks vastupidiseid andmeid, mille hageja talle haldusmenetluses esitas. Kuna ei ole antud selgitusi, mis võimaldaksid mõista, kuidas on uurimisel saadud tõendite põhjal vaidlustatud otsuses tõdetu konkreetselt kahtluse alla seatud Ryanairi nende tõenditega, mis on vastupidised, siis tuleb niisugune väide tagasi lükata.

267 Mis puudutab mastaabisääste (vt eespool punkt 254) ja võimet end nõudlusele kohandada (vt eespool punkt 256), siis tuleb hageja etteheited asetada konteksti. Komisjon ei vaidlusta seda, et Ryanairi võrgustik, mis hõlmab 23 baasi, annab talle olulisi eeliseid. Komisjoni analüüs käsitleb siiski eeliseid, mida kujutavad endast käesolevas asjas Dublini baas ning tegevus Corkis ja Shannonis. Uuritud on turuletuleku tõkkeid ja mitte huvi omada selliseid mitmest baasist koosnevaid võrgustikke, nagu on Ryanairi ja easyJeti võrgustikud Euroopas. Sellega seoses meenutas komisjon vaidlustatud otsuses, et baasi omamine lennujaamas kujutab endast kahte olulist eelist: esiteks võimaldab see lennuettevõtjal saada teatavaid kulueeliseid ja teiseks suurendab see lennuettevõtja paindlikkust, võimaldades tal reageerida kiiremini nõudluse muutumisele (vaidlustatud otsuse põhjendus 555).

268 Erinevalt Ryanairi väidetest, mille kohaselt võiks mis tahes lennuettevõtja saada temaga samasugused eelised Dublinis, ei ole komisjoni analüüs selles küsimuses teoreetiline. Eelkõige on komisjon konkreetselt uurinud kahe teise konkurendi olukorda, kellel on Dublinis baas, st kolme lennukit omav CityJet ja 4 lennukit omav Aer Arann, samas kui Aer Lingusel on 22 lühimaa lennukit ja Ryanairil 20 lennukit. Ta märkis, et need konkurendid ei arendanud oma baasi viimaste aastate jooksul märkimisväärselt ning ei kavatsenud seda teha neile omastel põhjustel (vaidlustatud otsuse põhjendused 556–558). Komisjon rõhutas samuti, et mis tahes laienemine Dublinis süvendaks selle lennujaama ülekoormuse probleemi ja võib tekitada teenindusaegade probleeme teatavates sihtlennujaamades (põhjendus 559). Veel märkis komisjon, et põhjaliku uuringu käigus tehtud analüüsist nähtub, et ükski Ryanairi loetletud võimalikest konkurentidest ei ava lirimaa baasi, juhul kui pärast koondumist hindu tõstetakse (vaidlustatud otsuse põhjendus 562 ja joonealused märkused nr 563 ja 564). Mitu Ryanairi nimetatud konkurenti lahkusid pealegi lennuliinidelt, kus nad Dublinit eelnevatel aastatel teenindasid (näiteks British Airways lennuliinilt Dublin-London (Heathrow) ja Alitalia lennuliinilt Dublin-Milano). Hageja sellekohaste argumentidega (vt eespool punkt 257) vaid korratakse vaidlustatud otsuse sisu, et väita, et see on

ekslik, selgitamata siiski, kuidas CityJeti ja Aer Aranni tegevus areneks, ja seda isegi vaatamata sellele, et vaidlustatud otsuses on esitatud veenvad põhjused, selgitamaks, et see nii ei oleks.

269 Mis puudutab nende regulaar- või tšarterlennuettevõtjate mõju, kellel on lennuk, mis pargib öösel Dublinis hooaja või aasta vältel (vt eespool punktid 256 ja 257), siis märkis komisjon vaidlustatud otsuses õigesti, et nende lennuettevõtjate eelised ei ole võrreldavad eelistega, mis on lahutamatult seotud baasi kasutamise, eelkõige paindlikkusega, mis võimaldab lennuliinid ümber korraldada, lennukite ümberpaigutusega, häiretega seotud kulude minimeerimisega, meeskondade vahetusega, klientidele osutatavate teenustega või kaubamärgi tuntusega (vaidlustatud otsuse põhjendus 560). Käesoleva juhtumi puhul omavad tähtsust baasi kasutamise seotud eelised ja mitte võimalus teostada lende ühte või teise sihtkohta lennukit kasutades.

270 Lennukite kasutamise osas (vt eespool punkt 255) kritiseerib hageja analüüsi, mille komisjon viis läbi tema ja Aer Linguse konkurentsisuhte uurimise staadiumis (vaidlustatud otsuse põhjendus 384). Corkis baseeruva lennuki ja Dublinis baseeruvate lennukite erinev kasutamise tase ei oma tähtsust, et hinnata eelist, mille annab Dublini baasi kasutamine kui selline. Ent komisjon on selle eelise vaidlustatud otsuses esile tõstnud (vaidlustatud otsuse põhjendus 552 jj).

271 Mis puudutab lennuliini teises otsas asuva kodulennujaama kaudu või baasita lennuliini kaudu turule tuleku hüpoteesi (vt eespool punktid 258 ja 259), siis hageja argumentidega vaid korraldatakse vaidlustatud otsuses tõdetut, ilma et need võiksid selle kahtluse alla seada. Need argumentid on peamiselt teoreetilised ja ei anna vastust konkreetsetele aspektidele, mis esitati vaidlustatud otsuses selleks, et asuda seisukohale, et kahjustatakse võimalikke uusi turuletulijaid, kellel on lennuliini teises otsas

baas (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.3.3) ja et lennuettevõtja sisenemine kahe punkti vahel opereeritavale lennuliinile, omamata baasi, on ebatõenäoline (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.3.4).

- 272 Eeltoodust nähtub, et hageja argumendid, mis puudutavad nende turuletuleku tőkete analüüsi kriitikat, mis seisnevad lirimaal operatiivse baasi kasutamisega seotud eelises, tuleb tagasi lükata.

## 5. Turuletulekuga seotud kulud ja riskid

### a) Poolte argumendid

- 273 Hageja ei nõustu sellega, et tema enda ja Aer Linguse kaubamärk ja turustusmeetodid võiksid endast kujutada konkurentsieelist. Ryanairi kiire laienemine viimastel aastatel on piisav, et näidata, et uuele turule sisenemiseks ei ole vaja omada tuntud kaubamärki. Samuti näitab easyJeti õnnestunud sisenemine Prantsuse siseliinidele, et kohalikel lennuettevõtjatel ei ole sellest tulenevalt mingit eelist. Interneti otsingumootorid ja hinnavõrdlusportaalid lihtsustavad uute turuletulijate ülesannet ja igal juhul on turustuskulud väga madalad, kui need suhestada lennuliinidega ja transporditud reisijatega.

- 274 Hageja väidab samuti, et Euroopa õhustranspordi sektor on tüüpiline näide, kus turuletuleku tõkked on väikesed seetõttu, et võimalikud pöördumatud kulud on madalad. Need kulud ei ole kõrged tulenevalt arvukatest liisimisvõimalustest ja muudest tööstusharus olemasolevatest rahastamise liikidest. Sellega seoses „alternatiivkulud”, mis puudutavad lennukeid ja täiendavaid investeeringuid uutesse lennukitesse ja millele komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 621 viitas, ei ole võimalikud pöördumatud kulud. Nimelt on võimalik asjassepuutuvad lennukid hõlpsalt järelturgudel ära müüa või välja rentida. Komisjoni kohustus on näidata pöördumatute kulude olemasolu, mis on piisavalt suured, et kujutada endast turuletuleku tõket.
- 275 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- 276 Vaidlustatud otsuses leidis komisjon, et kulud ja riskid oleksid märkimisväärsed „seoses sisenemisega turule, mida juba teenindavad kaks tugevat lennuettevõtjat, kellel on üldiselt tuntud kaubamärgid” (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.4). Nendele kahele lennuettevõtjale koos langeb 68% kogu reisijateveost ja 80% reisijateveost peamistel euroopasisestel Iirimaalt väljuvatel või sinna suunduvatel lühilennuliinidel.
- 277 Ryanairi sellekohaste märkuste ümberlükkamiseks märkis komisjon, et tuntus võis endast kujutada turuletuleku tõket, nagu nähtub suunistest (suuniste punkti 71 alapunkt c) ja tema varasemast otsustuspraktikast reisijate õhustranspordi sektoris. Nii

Aer Lingusel kui ka Ryanairil on Iirimaaal „väljakujunenud positsioon”, mis on märkimisväärne eelis tänu Iiri turul saadud kogemusele, selle staatusega seotud mainele ja seetõttu, et turuletulek nõuab suuri turunduskulusid (vaidlustatud otsuse põhjendused 588–591 ja punktid 7.8.4.1–7.8.4.3).

278 Mis puudutab kaubamärgi ja turustamiskuludega seotud eeliseid, siis hageja argumentides tõstetakse esile kas hageja erilist olukorda, mille tuntust komisjon on vaidlustatud otsuses õigesti rõhutanud, või siis muul kui Iiri turul valitsevat olukorda. On aga vähe tõenäoline, et muu lennuettevõtja saaks ilma märkimisväärsete investeeringuteta saada samu tulemusi. Lisaks, mis puudutab võrdlust easyJeti olukorraga Prantsusmaal, siis tuleb märkida, et komisjon rõhutas vaidlustatud otsuses, et kõnealusel lennuettevõtjal ei õnnestunud Iirimaaal kanda kinnitada (vaidlustatud otsuse põhjendus 635 jj). Need argumendid ei võimalda seega seada kahtluse alla järeldust, milleni komisjon vaidlustatud otsuses jõudis ja mille kohaselt peab uustulnuk kandma suuri turustuskulusid, et seista silmitsi koondumisel tekkiva üksusega, kellel on kaks Iirimaaal väga tuntud kaubamärki.

279 Komisjoni kinnituse osas, mille kohaselt toob turuletulek konkurentidele kaasa pöördumatute kulude ohu (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.4.4), on hageja argumendid liiga üldised, et seada kahtluse alla selle põhjendus. Eelkõige ei olnud käesolevas asjas komisjoni ülesanne tõendada üldiselt suurte pöördumatute kulude olemasolu, mis on piisavalt suured, et kujutada endast turuletuleku tõket. Komisjon pidi üksnes selgitama, miks kujutasid teatavad pöördumatud kulud endast turuletuleku tõkkeid, mis võivad võimalikku turuletulejat sundida koondumisel tekkivale üksusele konkurentsi pakkumisest loobuma. Niisuguse ümberveenva mõju võib täielikult turuletuleku tõkete analüüsi raames arvesse võtta.

- 280 Vaidlustatud otsus sisaldab selle kohta piisavaid tõendeid, et toetada selles esitatud kinnitusi. Seega on komisjon vaidlustatud otsuses õigesti väitnud, et Iiri turule tulek nõuab märkimisväärseid kulusid, et kinnistada Ryanairi ja Aer Linguse suhtes kaubamärk ning pääseda juurde uutele klientidele. Need kulud moodustavad põhiosa lennuliini avamisega seotud kuludest, nagu on märgitud avalduses, millele komisjon on vaidlustatud otsuses viidanud (vaidlustatud otsuse joonealune märkus nr 610). Muud pöördumatud kulud on tingimata seotud lennuki ostu, rendi või ühelt liinilt teisele ümberpaigutamise seotud lisainvesteeringutega ning lennuki sisseseadmise, toimimise ja seotud teenustega (vaidlustatud otsuse põhjendus 621).
- 281 Eelnevast nähtub, et hageja argumendid, mis puudutavad nende turuletuleku tõkete analüüsi kriitikat, mida kujutavad endast turule sisenemisega seotud kulud ja riskid, tuleb tagasi lükata

## 6. *Ryanairi maine turuletuleku tõkkena*

### a) Poolte argumendid

- 282 Hageja väidab, et tema madalatel hindadel põhinev agressiivne poliitika, mida ta rakendab tänu madalatele kuludele, ei kujuta endast turuletuleku tõket, vastupidi sellele, mida komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 624–660 väidab. Ryanairi käitumine on liberaliseeritud turul tavapäraselt tegutseva ettevõtja käitumine. Lisaks ei ole komisjon tõendanud tarbijatele põhjustatud tegeliku kahju olemasolu, näidates,

et Ryanair kohaldab konkurentsivõimelistest hindadest kõrgemaid hindu, kui konkurent on turult lahkunud. Tegelikult teenindatakse tarbijaid pärast konkurendi lahkumist paremini, kui enne tema turuletulekut. Lõpetuseks, paljudel lennuettevõtjatel on õnnestunud valida oma lennukite baasiks lennujaamad, kus Ryanairil oli juba oluline baas, näiteks Charleroi lennujaam.

<sup>283</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

<sup>284</sup> Komisjon selgitas vaidlustatud otsuse põhjendustes 624–660, miks oli üksuse Ryanair-Aer Linguse poolne „agressiivsete abinõude” oht suur juhul, kui võimalik konkurent üritab sisenda koondumisega mõjutatud lennuliinile (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.5). Järeldus põhineb komisjoni uuringu tulemustel, millest nähtub, et Ryanair on tuntud selle poolest, et ta pakub uue Iiri turule sisenemise korral agressiivset konkurentsi, eelkõige ajutiselt hindu vähendades ja mahtu suurendades, et sundida uustulnukat loobuma Iirimaalt väljuvatest ja sinna suunduvatest lennuliinidest (vaidlustatud otsuse põhjendus 625 ja joonealune märkus nr 615).



285 Vastuseks Ryanairi haldusmenetluses esitatud argumendile, mille kohaselt ei ole üksuse Ryanair-Aer Linguse „agressiivsete abinõude” oht võimalike konkurentide jaoks reaalne, kuna Ryanair kohaldab niikuinii samu madalaid hindu, vaatamata sellele, kas konkurent tegutseb samal liinil või mitte, märkis komisjon vaidlustatud otsuses, et uuringust nähtus, et Ryanair võtab konkurentide hinnapoliitikat arvesse, et vastavalt sellele tegutseda (vaidlustatud otsuse põhjendused 627–634). Komisjon esitas sellega seoses mitu üksikasjalikku näidet, mis puudutavad easyJeti turuletuleku katset (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.5.1), MyTravelLite'i turuletuleku katset (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.5.2) ja Go Fly turuletuleku katset (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.5.3).

286 Tuleb tõdeda, et seda analüüsi puudutavad hageja argumendid vaid kordavad eelnevalt haldusmenetluses esitatud argumentatsiooni, mis vaidlustatud otsuses ümber lükati. Vaidlustatud otsuses esitas komisjon aga õiguslikult piisavalt tõendeid, mis võimaldavad toetada järeldust, mille kohaselt vähendab Ryanair hindasid ja suurendab lendude sagedust süstemaatiliselt, kui konkurendid sisenevad liiri turule. Nagu on märgitud vaidlustatud otsuses (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.5.4), on agressiivse reaktsiooni oht pärast koondumist veelgi suurem, kuna üksusest Ryanair-Aer Lingus saaks turgu valitsev ettevõtja peaaegu kõigil liirimaalt väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel. Tekitades endale iga uue konkurendi heidutaja maine, loob Ryanair *de facto* uue konkurendi turuletuleku tõkke.

287 Arutelu ei puuduta selles osas Ryanairi kohaldatavat hinnapoliitikat, vaid Ryanairi mainet agressiivse turuletuleku tõkkena ning selles küsimuses on vaidlustatud otsuses esitatud põhjendused piisavad, et tõendada, mil moel võib Ryanairi varasem käitumine panna võimalikke konkurente loobuma sisenemisest turule, kus ta juba tegutseb.

288 Järelikult tuleb tagasi lükata argumendid, mis puudutavad analüüsi selle kohta, kuidas mõjutab Ryanairi maine võimalike konkurentide turuletulekut.

## 7. Turuletuleku õigeaegsus

### a) Poolte argumendid

289 Hageja väidab, et komisjon märkis vastuväiteteatise punktis 308, et „uuest lennujaamast väljuva uue lennuliini avamine võib võtta 3–12 kuud” ja et „rentaabluse tagamiseks läheb kuni 12 kuud”. Selle asemel, et pidada seda turuletulekut õigeaegseks vastavalt suunistes määratud kaheaastasele ajavahemikule, leidis komisjon vaidlustatud otsuses ekslikult, et sellest tulenevalt olid suured turuletuleku tõkked.

290 Komisjon märgib, et asjakohane aeg sõltub turu omadustest ja dünaamikast, samuti potentsiaalsete turuletulijate konkreetsetest võimalustest.

## b) Üldkohtu hinnang

291 Suuniste punktis 74 „Õigeaegsus”, millele hageja viitab, on märgitud järgmist:

„Komisjon uurib, kas turuletulek oleks piisavalt kiire ja püsiv, et turuvõimu rakendamist ära hoida või lõpetada. Asjakohane aeg sõltub turu omadustest ja dünaamikast, samuti potentsiaalsete turuletulijate konkreetsetest võimalustest. Siiski loetakse turuletulekut tavaliselt õigeaegseks, kui see toimub kahe aasta jooksul.”

292 Piirdudes vastuväiteteatise punktile 308 osutamisega, viitamata vaidlustatud otsuse sisule, väidab hageja, et komisjon ei ole vaidlustatud otsuses õigesti arvesse võtnud aega, mis on vajalik uues lennujaamas turule sisenemiseks ja selle elujõulisuse tagamiseks.

293 Selles suhtes tuleb märkida, et turuletuleku tõkete hindamine sõltub turu omadustest ning potentsiaalsete turuletulijate võimalustest.

294 Õigeaegse turuletuleku osas viitas komisjon suunistes tähtajale, mis ei tohiks tavaliselt ületada kahte aastat, ja vastuväiteteatises tähtajale, mis jääb kolme ja kaheteistkümne

kuu vahele. Ryanair märgib omalt poolt, et tal kulub lennuliini avamiseks vaid mõned nädalad. Tegelikuses sõltub see tähtaeg uuritavast olukorrast.

295 Seega esitab komisjon suunistes igal juhul vaid analüüsi raamistiku, mida ta võib kohaldada, arendada ja täiustada üksikjuhtumite puhul (suuniste punkt 6). Käesolevas asjas viitab vastuväiteteatise märgitud tähtaeg niisugusele turuletuleku hüpoteesile, mis toimub uuest lennujaamast, samas kui Ryanairi viidatud tähtaeg vastab selle ettevõtja mainele. Need tähtajad ei ole vastuolulised ega anna tunnistust komisjoni ekslikust hinnangust vaidlustatud otsuses.

296 Vaidlustatud otsuses läbi viidud turuletuleku tõkete analüüsi raames keskendus komisjon peamiselt tõsiseltvõetavale koondumisega mõjutatud lennuliinidele sisenemise tõenäosusele ja küsimusele, kas niisugune turuletulek on piisavalt oluline, et ära hoida koondumise konkurentsivastane mõju või see lõpetada. Analüüs viidi läbi turule ja turul osalejatele omaseid tunnuseid arvestades. Hageja ei selgita, mil moel tugines analüüs õigeaegse turuletuleku mõiste vääralt hindamisele, ega ka seda, kuidas seda saaks muuta.

297 Järelikult tuleb turuletuleku õigeaegsust puudutav väide tagasi lükata.

## 8. Väljaspool Iirimaad asuvate tulutoovamate lennuliinide olemasolu

### a) Poolte argumendid

<sup>298</sup> Hageja väidab, et Dublinist väljuvate lennuliinide opereerimine on vähemalt sama rentaabel, kui „Ida-Euroopast või Skandinaaviast”, vastupidi sellele, mida komisjon vaidlustatud otsuses väitis (vaidlustatud otsuse põhjendused 661–669). Turustuskuuld ei ole Iirimaal suuremad kui mujal. Ligikaudu 90 lennuettevõtjat, sh arvukad uued turuletulijad, kasutavad praegu Dublini lennujaama. Ei ole vaja, et Iirimaal oleks teisejärgulised lennujaamad, kuna Dublini, Corki ja Shannoni lennujaamad on hõlpsasti juurdepääsetavad miinimumteenuseid pakkuvatele ettevõtjatele. Paljud lennuettevõtjad (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal ja SkyEurope Airlines) on väljendanud valmisolekut siseneda turule, mille moodustab Dublini lennujaam, kuid komisjon jättis selle teabe tähelepanuta või ei võtnud seda arvesse. Iiri dunaamiline majandus lihtsustab niisugust turuletulekut.

<sup>299</sup> Komisjon kinnitab, et ta esitas vaidlustatud otsuse põhjendustes 663–668 empiirilisi andmeid, millest nähtus, et konkurendid ei pidanud Iiri turgu atraktiivseks, et sellele siseneda, ja nad ei kavatsenud seal kanda kinnitada.

## b) Üldkohtu hinnang

300 Vaidlustatud otsuses märkis komisjon, et tema uurimusest nähtub, et paljud konkurendid leidsid, et Iiri turg ei ole eriti atraktiivne ja et mitu võimalikku konkurenti märkisid, et nad eelistavad avada uusi lennuliine muudesse sihtkohtadesse kui Iirimaa (vaidlustatud otsuse põhjendus 663).

301 Vaidlustatud otsuses esitas komisjon mitu põhjust, et seda tulemust selgitada:

- turuletulek tooks kaasa palju kõrgemad turustuskulud kui sisenemine teistele turgudele, kus ei ole veel ühtegi võimsat baasi omavat odavlennuettevõtjat (vaidlustatud otsuse põhjendus 664);
- Iiri turgu peetakse suhteliselt väikseks turuks, mille moodustavad vaid neli miljonit elanikku, s.o alla poole „Suur-Londoni piirkonna” elanikkonnast (vaidlustatud otsuse põhjendus 665);
- üldiselt ei peeta „väikest Iiri turgu” kõige rentaablimaks turuks või turuks, mille kasv on võrreldes „Ida-Euroopa” või „Skandinaavia” turuga kiire (vaidlustatud otsuse põhjendus 666);

- Iirimaa geograafiline asend pigem heidutab kui julgustab uusi turule sisenemisi (vaidlustatud otsuse põhjendus 667);
  
- niisuguse võrgustikku kuuluva lennuettevõtja stiimulid, kes opereerib lennuliini Dublini ja oma sõmlennujaama (*hub*) vahel, erinevad kahe punkti vahelist lennuliini opereeriva lennuettevõtja omadest, mis vähendab nende konkurentsipurvet; võrgustikku kuuluva lennuettevõtja eesmärk on peamiselt transiitreisijate vedamine oma sõmlennujaama, kust nad lendavad lõppsihtkohta, samas kui kahe punkti vahelist lennuliini opereeriv lennuettevõtja keskendub põhiliselt oma lennukite kasutamise maksimeerimisele lennuliinidel kahe punkti vahel (vaidlustatud otsuse põhjendus 668);
  
- miinimumteenust pakkuvate lennuettevõtjate jaoks on Iirimaa puhul ebasoodus see, et Dublini tsoonis ei ole teisejärgulisi lennujaamu (vaidlustatud otsuse põhjendus 669).

<sup>302</sup> Tuleb tõdeda, et argumendid, mille hageja selle analüüsi kritiseerimiseks esitas, ei saa seda analüüsi kahtluse alla seada. Niisiis, hageja väide, et Dublinist väljuvate lennuliinide opereerimine on vähemalt sama rentaaabel, kui „Ida-Euroopast või Skandinaaviast”, ei ole piisav, et seada kahtluse alla võimalike konkurentide antud tunnistusi Dublinisse sisenemise küsimuses (vt näiteks vaidlustatud otsuse joonealused märkused nr 666, 668 ja 669). Lisaks ei võta väide turunduskulude kohta arvesse Ryanairi erilist olukorda Iiri turul, mida juba uuriti (vt eespool punktid 277 ja 278). Ryanairi viidatud hiljutiste turule sisenemiste näiteid analüüsiti ja komisjon lükkas need õiguslikult piisavalt vaidlustatud otsuse põhjenduses 633 ümber (vt eespool punkt 244). Peale selle, kuigi ettevõtjad arvestavad Iiri majanduse dünaamilisust, on tegemist asjaoluga, mis iseenesest võib muutuda vastavalt üldisele majanduslikule olukorrale.

303 Eelnevast nähtub, et argumendid, mille hageja esitas, et vaidlustada teatavate konkurentide jaoks „Ida-Euroopast ja Skandinaaviast” opereeritavate lennuliinide suurem rentaabluks võrreldes Dublinist opereeritavate lennuliinide rentaabluksuga, tuleb tagasi lükata.

## 9. Lennujaamade ülekoormus

### a) Poolte argumendid

304 Hageja vaidleb vastu sellele, et Dublini lennujaama väidetav ülekoormus kujutab endast turuletuleku tõket. Tegelikuses on kasutatavad teenindusajad piiratud vaid ühe tunni jooksul hommikul väljuvate lennukite puhul ning vaid ühe või kahe lühikese perioodi jooksul, mis võib olla kuni poole tunnine, hilispärastlõunal või öhtul saabuvate lennukite puhul. Lennujaamades esineb tihti intensiivse tegevusega perioode, kuid samas säilivad olulised kasvuvõimalused. Selleks et konkurentidest lennuettevõtjad saaksid teostada kolm kuni neli edasi-tagasilendu päevas, on piisav, et nad teostavad lende Dublinisse lennuliini teises otsas asuvast baasist, vältides ajavahemikke, mil Dublini lennurajad on väga ülekoormatud. Lisaks kasvas Dublini reisijate arv oluliselt, vaatamata lennujaama läbilaskevõimele, mida Dublin Airport Authority pidas ometi piiratuks. Lennujaama läbilaskevõime peaks suurenema tänu laiaulatuslikule arenguprogrammile, mis on seal praegu käimas, ja lennuliinidel jääb võime kättesaadavaks, sh ka lähiajal. Igal juhul, kui teenindusaegade vähesus kujutab endast probleemi,



oleks selle saanud lihtsalt lahendada teenindusaegu puudutavate kohustustega vastavalt komisjoni varasemale praktikale kõnealuses sektoris.

305 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

#### b) Üldkohtu hinnang

306 Komisjon märkis vaidlustatud otsuses, et lennujaamade ülekoormus kujutab endast „teist olulist turuletuleku tõket”, kas siis terminali piisava võimsuse või lennuradade võimsuse saamise osas, mille kasutamine sõltub teenindusaegade jaotamisest, mis on piiratud (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.7, eelkõige põhjendused 670 ja 671).

307 Komisjon uuris ka Dublini lennujaama läbilaskevõime piiranguid (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.7.1). Ta märkis, et uurimus näitas, et uusi võimalikke turuletulijaid heidutas lennuradade ülekoormus tipptundidel ja ebapiisav parkimiskohtade arv. Selle probleemi lahenumine lähitulevikus on vähe tõenäoline, kuna uue lennuraja ehitamine on kavandatud alles aastal 2011 või 2012, mis ei võimalda võimalike konkurentide kiiret turule sisenemist. Seejärel uuriti muude kui Dublini lennujaamade olukorda

(vaidlustatud otsuse punkt 7.8.7.2) ja vaadeldi seda üksikasjalikult lennuliini kaupa (vaidlustatud otsuse punkt 7.9).

308 Viimaseks rõhutas komisjon, et lennujaamade ülekoormus oli uute võimalike turuletulijate jaoks heidutav nii nende klientide osas, kelle jaoks on aeg oluline tegur, ehk ärireisijad (komisjoni sõnul 20–30% klientidest), kui ka huvireisijate osas (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.7.3).

309 Sellega seoses tuleb samuti tõdeda, et argumendid, mis hageja selle analüüsi kritiseerimiseks esitas, lükati haldusmenetluse staadiumis õiguslikult piisavalt ümber. Komisjon selgitas niisiis vaidlustatud otsuses, miks Dublini lennujaama lennuradade ülekoormus tipptundidel ja parkimiskohtade nappusega seotud raskused tekitasid probleeme võimalikele turuletulijatele, kes soovisid opereerida sellest lennujaamast väljuvaid ja sinna suunduvaid lennuliine, ja seda isegi siis, kui neil oli lennuliini teises otsas baas. Komisjon märkis vaidlustatud otsuses ka seda, et Dublini lennujaama läbilaskevõime suurendamine ei toimu lähiajal, nagu väidab Ryanair. Teenindusaegu puututavate kohustuste asjassepuutuvuse küsimust uuritakse viienda väite uurimise raames, mis käsitleb seda analüüsi aspekti.

310 Eeltoodust nähtub, et lennujaamade ülekoormust puudutav argumentatsioon tuleb tagasi lükata.

## 10. Üksuse Ryanair-Aer Lingus positsioon Dublini lennujaamas

## a) Poolte argumendid

<sup>311</sup> Hageja väidab, et koondumisel tekkival üksusel ei oleks suurenenud läbirääkimisvõime konsultatsiooniprotsessi raames, mis puudutab lennujaamamakse, sisseseadmete kasutamist lennujaamades või laienemiskavasid (vaidlustatud otsuse põhjendused 701–708). Commission for Aviation Regulation, kes on nii Ryanairist kui ka Aer Lingusest täiesti sõltumatu üksus, otsustab maksumäärade üle, mida Dublin Airport Authority võib Dublini lennujaamas kõikidele kasutajatele vajalike seadmete eest võtta. Lisaks, kuna Ryanairil oli palju lahkarvamusi Dublin Airport Authorityga, siis ei ole mingit põhjust arvata, et koondumisel tekkival üksusel oleks võimalik laienemiskavasid mõjutada. Hageja viitab veel komisjoni vasturääkivustele vaidlustatud otsuses, kuna ühelt poolt väidab ta, et Dublinis olulise baasi omamine on väga oluline, selleks et kulusid kokku hoida, ning teiselt poolt väidab ta, et ähvardus arvukaid lende ära jätta ja selliselt toimides loobuda väidetavatest eelistest, on tõenäoline.

<sup>312</sup> Komisjon vaidles sellele argumentatsioonile vastu, mis ei võta arvesse olukorda koondumise jõustamise korral.

## b) Üldkohtu hinnang

- <sup>313</sup> Vaidlustatud otsuses uuris komisjon positsiooni, mis koondumisel tekkival üksusel oleks Dublini lennujaamas, arvestades, et see üksus tekiks kahe niisuguse lennuettevõtja liitumisel, kes on kaugelt selle lennujaama kõige suuremad kasutajad (vaidlustatud otsuse punkt 7.8.8).
- <sup>314</sup> Nagu nähtub suuniste punktist 36, uuris komisjon seda turujõudu, et hinnata, kas koondumisel tekkiv üksus saaks seda kasutada konkurentide turuletuleku või arengu takistamiseks (vaidlustatud otsuse põhjendus 701). Selle uurimise tulemusel leidis komisjon, et Ryanairi konkurentide kartus, et koondumisel tekkiv üksus kasutab oma enamust Dublin Airport Coordination Committee (Dublini lennujaama koordinaatsioonikomitee, kus üksusele Ryanair-Aer Lingus kuuluks häälteenamus, kuna nad teostaksid üle 56% „lennuliiklusest“) ja oma ainulaadset tugevat positsiooni Dublini lennujaamas, et mõjutada regulaatorit nii, et viimane korraldab lennujaama vastavalt Ryanairi nõuetele, ei ole põhjendamatu. Komisjon lõpetas oma analüüsi märkides, et koondumine võimaldab uuel üksusel „olla mõjuvõimsam“ konsultatsiooniprotsessi raames, mis puudutab lennujaamamakse, sisseseadmete kasutamist lennujaamades või laienemiskavasid, mis võib konkurentide sisenemise või laienemise raskemaks muuta (vaidlustatud otsuse põhjendused 706–708).
- <sup>315</sup> Argumendid, mille hageja selle analüüsi vaidlustamiseks esitas, ei saa kahtluse alla seada selle analüüsi põhjendatust. Komisjon esitas vaidlustatud otsuses õiguslikult piisavalt põhjused, millest tulenevalt oleks koondumisel tekkival üksusel suurenenud turujõud, mis võimaldab tal mõjutada Dublini lennujaama halduse mõnda aspekti puudutavaid otsuseid. Komisjon esitas vaidlustatud otsuses eelkõige näiteid

uue üksuse võimaluse kohta saada soodsaid lennujaamamakse (vaidlustatud otsuse põhjendus 702).

- 316 Järelikult tuleb üksuse Ryanair-Aer Lingus positsiooni Dublini lennujaamas puudutav argumentatsioon tagasi lükata.
- 317 Kõigest eelnevast nähtub, et teine väide tuleb tervikuna tagasi lükata.
- 318 Selle vastuse mõju tõttu koondumise konkurentsimoju analüüsi hindamisele on vaja siiski uurida kolmandat ja neljandat väidet, mis on sellele küsimusele pühendatud.

*C – Kolmas väide, mis puudutab konkurentsianalüüsi lennuliini kaupa*

### 1. *Vastuvõetavus*

#### a) Poolte argumendid

- 319 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus, väidab, et kolmanda väite raames esitatud argumentatsioon on vastuvõetamatu. Hagiavalduse staadiumis ei ole viide

kahes esimeses väites esitatud argumentidele ja lisas toodud aruandele Üldkohtu ko-dukorra artikli 44 nõudeid arvestades piisav. Repliigis esitatud argumendid on palju üksikasjalikumad kui hagiavalduses esitatud ja York Aviationi teine aruanne esitati menetluse väga hilises staadiumis. Igal juhul vaidlustab komisjon York Aviationi nende aruannete tõendusliku jõu, milles pakutakse tõendite kasutamise „eksitavat” esitlust. Teatud arv tõendikategooriaid, mida York Aviationi tabelites on kasutatud, oleks kasulikumat turu määratlemiseks kui konkurentsiolekorra hindamiseks.

- <sup>320</sup> Hageja väidab, et vaidlustatud otsuse punktis 7.9 läbi viidud analüüs lennuliini kaupa sisaldab kolme põhilist viga. Analüüs tugineb esimese ja teise väite raames tuvastatud „üldistele vigadele”. See põhineb samuti tõenditel, mis ei ole kindlad, ja see ei võta arvesse Ryanairi poolt haldusmenetluses esitatud andmeid. Niisiis jättis komisjon ekslikult analüüsist välja traditsioonilised rahvuslikud lennuettevõtjad põhjusel, et need ei puutu koondumise tagajärgede hindamisel asjasse, samas kui mitu neist tegutseks ja avaldaks konkurentsiturvet 35-st uuritud lennuliinist teatavatel lennuliinidel. Hagiavalduse lisas esitas hageja esimese York Aviationi 2007. aasta septembri aruande, mis hõlmab iga asjassepuutuva lennuliini puhul kasutatud andmete kokkuvõtet, ning ka kriitikat selle kohta, kuidas komisjon neid kasutas. Analüüsi lennuliini kaupa detailne ümberlõkkamine hagiavalduses ei oleks olnud võimalik, ilma et ei oleks ületatud maksimaalsete lehekülgede arvu, mida Üldkohtule esitatav hagiavaldus ei tohi põhimõtteliselt ületada. Repliigi lisas esitas hageja teise York Aviationi aruande, et illustreerida üksikasjalikumalt oma argumente.

## b) Üldkohtu hinnang

- 321 Hagiavalduses käsitletakse kolmandat väidet viies punktis, mis seisnevad peamiselt viites esimese ja teise väite raames esitatud argumentidele ning üldises viites esimesele York Aviation aruandele 2007. aasta septembrist. Hageja piirdub nende märkuste esitamisega, kinnitades, et ta ei olnud võimalik vastata komisjoni analüüsile lennuliini kaupa, arvestades praktilisi juhendeid pooltele, mille kohaselt on hagiavalduse kindlaksmääratud maksimaalne lehekülgede arv 50 lehekülge ning seda on lubatud ületada vaid juhul, kui tegemist on õiguslikult või faktiliselt eriti keerulise asjaga (vt praktilised juhised pooltele punkt 10). Hageja vaidlustas üksikasjalikult analüüsi lennuliini kaupa, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuse punktis 7.9 iga 35 asjaomase turu kohta, alles repliigi staadiumis. Selles küsimuses viitas hageja York Aviation teisele aruandele, esitamata ainsatki põhjust, et selgitada kõnealuse aruande esitamist menetluse selles staadiumis.
- 322 Eeltoodust tuleneb, et vaatamata sellele, et argumendid, mis selles küsimuses esitati, on kahe esimese väite raames juba esitatud argumendid, või argumendid, mis nähtuvad York Aviation esimesest aruandest (eelkõige nimetatud aruande jaotise E „Komisjonipoolse andmete kasutamise analüüs lennuliini kaupa” all esitatud arutluskäik), sisaldab vastavalt kodukorra artiklile 44 kolmanda väite ülevaadet. Seda argumentatsiooni on korratud ja edasi arendatud repliigis märkuste põhjal, mille komisjon selles küsimuses kostja vastuses esitas.
- 323 Nagu on märgitud allpool punktis 329 jj, soovib hageja oma argumentidega sisuliselt kahtluse alla seada komisjoni vaidlustatud otsuses tehtud järeldused, mis puudutavad turu määramist kahe punkti vahel opereerivate lennuliinide turuna (ja mitte lennujaamast lennujaama turuna, nagu näiteks turg, mille moodustab lennuliin Dublin-London (Stansted) või lennuliin Dublin-London (Heathrow)), transiitreisijatele

omistatavat tähtsust (nagu näiteks reisijad, kelle tegelik sihtkoht on New York lennuliinil Dublin-New York vahemaandumisega Londonis), ärireisijate või nende reisijate arvessevõtmist, kelle jaoks on aeg oluline faktor, ning asjaomasele turule sisenemise võimalikkust, et konkureerida koondumisel tekkiva üksusega (sh mõju, mida võivad avaldada asjaomaste lennuettevõtjate tuntus Iirimaal, baasi olemasolu selle lennuliini ühes otsas või kõnealuste lennujaamade eripärad).

324 Need argumendid, mis esitati kokkuvõtlikult hagiavalduses ja mida on arendatud York Aviationis esimeses, 2007. aasta septembri aruandes ja repliigis, hõlmavad hagiavalduses esitatud üldist hinnangut, mille kohaselt tegi komisjon Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsisuhte analüüsi raames ja pärast koondumist võimalike erinevatele turgudele sisenemiste uurimise raames vigu.

325 Järelikult tuleb leida, et hagiavalduses seoses kolmanda väitega esitatud argumendid vastavad kodukorra artikli 44 nõuetele ning et neid võidi repliigis edasi arendada, arvestades eelkõige hagiavaldusele lisatud York Aviationis esimeses, 2007. aasta septembri aruandes esitatud teavet.

326 Täiendavalt tuleb märkida, et see argumentatsioon on hagejale vaidlustatud otsuse tühistamiseks vajalik. Nimelt võib ühte konkreetset lennuliini puudutav analüüs üksi õigustada komisjoni otsust keelata tehing koondumismääruse artikli 2 lõikes 3 esitatud kriteeriumi alusel. Turgu valitseva seisundi tekkimine, mille tagajärg on tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine ühel neist lennuliinidest, on iseenesest piisav, et tuua kaasa koondumise kokkusobimatus ühisturuga, kui neljanda ja viienda



väite uurimise raames läbi viidud kulude kokkuhoiu ja kohustuste analüüsi tulemustest ei tulene teisiti.

- 327 Mis puudutab teist York Aviationi aruannet, mis on esitatud hageja argumentide detailsemaks illustreerimiseks, siis tuleb nentida – nagu väidab komisjon –, et see aruanne esitati repliigis esitatud argumentatsiooni toetuseks lisaks hagiavaldusele ja esimesele York Aviationi aruandele, ilma et oleks esitatud vähematki põhjendust niisuguse aruande esitamisega hilinemise kohta, mis puudutab vaidlustatud otsuses lennuliini kaupa läbi viidud analüüsi sisu.
- 328 Järelikult ei võta Üldkohus poolte argumentide hindamisel vastavalt kodukorra artikli 48 lõikele 1 arvesse York Aviationi teise aruande sisu.

## *2. Sisulised küsimused*

### a) Lennuliin Dublin-London

#### Poolte argumendid

- 329 Hageja väidab, et lennuliini Dublin-London kohta, mis moodustab umbes 30% Iirimaa ja teiste Euroopa Liidu liikmesriikide vahelise reisijateveo turust ning kus teostatakse

iga nädal ligikaudu 320 edasi-tagasilendu, neist 100 teostavad bmi, British Airways ja CityJet, ei esitanud komisjon tõendeid, mis võimaldaksid asuda seisukohale, et need konkurendid ei avalda koondumisel tekkivale üksusele „konkurentsipurvet”.

330 Mis puudutab bmi-d, kes 10–20% suuruse turuosaga on vaidlustatud otsuse kohaselt hageja peamine konkurent ja Aer Linguse peamine konkurent lennuliinil Dublin-London, siis väidab hageja, et komisjon ei ole selgitanud, mille poolest on märkimisväärne asjaolu, et ta on suuteline pakkuma oma reisijatele transiiti oma Heathrow sõlmlennujaamas (vaidlustatud otsuse põhjendus 795). Nimelt, nagu ka Aer Linguse reisijad, ei ole enamik bmi reisijatest transiitreisijad. Samuti ei ole komisjon selgitanud, miks tähendab asjaolu, et bmi pakub turisti- ja äriklassi, et ta ei konkureeri Aer Lingusega, kes pakub vaid ühtset teenindusklassi. Hageja sõnul omab niisugune erinevus nii lühikesel lennul pealegi vaid vähe tähendust ning komisjon ei ole läbi viinud mingit bmi turistiklassi hindade ja Aer Linguse ühtse teenindusklassi hindade võrdlust. Peale selle ei oma mingit tähtsust see, et Aer Lingus teostab bmist poole rohkem edasi-tagasilende ja transpordib poole rohkem reisijaid, kuna bmi saaks kasutada suurt osa teenindusaegadest, mis tal on Heathrow lennujaamas, selleks et kasutada lennuliinil Dublin-London teenindusaegu, mida ta siiani kasutas vähem tulutoovate lennuliinide jaoks.

331 British Airwaysi osas, kes teostab 26–27 edasi-tagasilendu nädalas, lähtepunktiga Dublin ja sihtpunktiga Gatwicki lennujaam, märgib hageja, et komisjon ei ole uurinud, kas kriteeriumid, millele ta viitab ja mis on samad kui need, mis ta esitas bmi puhul, omasid sellel lennuliinil reisijate jaoks tähtsust. Lisaks, arvestades, et British Airways on selle võrra Aer Lingusest vähem konkurentsivõimeline, kuivõrd ta ei teeninda sama Londoni lennujaama (Gatwicki lennujaam ja mitte Heathrow lennujaam), räägib komisjon endale vastu, kuna ta väljendas seisukohta, et asjaomased turud on linnapaarid.

- 332 CityJeti osas väidab hageja, et asjaolu, et see lennuettevõtja kasutab väiksemaid lennukuid London-City lennujaama radade väiksema pikkuse tõttu, mida ei saaks kasutada hageja või Aer Linguse lennukid, ei puutu konkurentsimoju analüüsimisel asjasse. Küsimus on pigem selles, kas CityJeti poolt pakutav on piisavalt konkurentsivõimeline, et kujutada endast alternatiivi sellel lennuliinil. Arvestades, et nii CityJet, Aer Lingus kui ka Ryanair veavad arvukaid ärikliente, siis ei oma suurt tähtsust see, et vaid CityJet veab peamiselt ärireisijaid, kelle jaoks on aeg oluline tegur. Komisjon leidis vaidlustatud otsuse põhjendustes 312–331 ja 800, et eksisteeris üksainus lennuettevõtjate reisijate turg ning eristada ei ole vaja ajafaktori olulisuse alusel reisijate jaoks. Kuna CityJet, Ryanair ja Aer Lingus vedasid nii äri- kui ka huvireisijaid, avaldas CityJet nende reisijate osas konkurentsipurvet.
- 333 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## Üldkohtu hinnang

- 334 Vaidlustatud otsuses analüüsis komisjon koondumise konkurentsimoju lennuliinil Dublin-London (vaidlustatud otsuse põhjendused 791–810). Ta jõudis järeldusele, et „kavandatav koondumine takistaks märkimisväärselt tõhusat konkurentsi [sellel lennuliinil] tekkiva turgu valitseva seisundi tõttu” (vaidlustatud otsuse põhjendus 810).

335 Hageja kordab sellega seoses ka haldusmenetluses esitatud argumente, mis vaidlustatud otsuses tagasi lükati. Need argumendid, mis on pealiskaudsed ja katkendlikud, ei ole piisavad, et seada kahtluse alla vaidlustatud otsuses haldusmenetluses saadud tulemustele tuginev komisjoni arutluskäik.

336 Nimelt tuleb rõhutada, et esimene asjaolu, mida vaidlustatud otsuses arvesse võeti, on koondumise osaliste ühise turuosa suurus, mis 2006. aasta suvel oli 79%, kui arvesse võeti kõik reisijad, või 81%, kui välja jäeti transiitreisijad. Ühine turuosa, mis põhineb lennukite mahutavusel ja mitte veetud reisijate arvul, oli 2006–2007. aastate talvel 76% ja 2007. aasta suvel 79% (vaidlustatud otsuse põhjendused 792–794). Nagu on märgitud vaidlustatud otsuses (vaidlustatud otsuse joonealune märkus nr 802) kujutab selline turuosa iseenesest tõendit turgu valitseva seisundi kohta (vt selle kohta endise koondumismääruse osas eespool punktis 41 viidatud kohtuotsus *General Electric vs. komisjon*, punkt 115; vt ka suuniste punkt 17).

337 Tuleb tõdeda, et hageja ei esita konkreetseid argumente selle turuosa kohta. Selles osas eelnevalt esimese väite raames esitatud argumendid lükati juba ümber (vt eespool punkt 39 jj). Lennuliini Dublin-London osas kolmanda väite raames esitatud argumendid kuuluvad seega tingimata niisugusesse konkurentsi konteksti, kus koondumise jõustamine võimaldaks üksusel Ryanair-Aer Lingus omandada äärmiselt olulise turuosa, s.o ligikaudu 80%. Nagu märgib hageja, on see turg eriti märkimisväärne, kuna see üksi moodustab 30% Iirimaa ja teiste liidu liikmesriikide vahelisest reisijateveo turust (vt eespool punkt 329).

338 Teine asjaolu, mille komisjon vaidlustatud otsuses arvesse võttis, puudutab seda väikest rolli, mida mängivad kolm sellel liinil tegutsevat konkurenti. Ükski neist konkurentidest ei kompenseeriks konkurentsivastast mõju, mis on seotud Aer Linguse, kes on Ryanairi kõige lähedasem konkurent lennuliinil Dublin-London, kadumisega.

339 Mis puudutab bmi-d, kellele arvessevõetud andmete kohaselt kuulub 12–16% suurune turuosa, siis märgib komisjon, et selle lennuettevõtja ja Aer Linguse vahel on mitu erinevust. bmi on võrgustikku kuuluv lennuettevõtja, kes opereerib lende London-Heathrow lennujaamast, vaatamata sellele, et enamik reisijaid ei ole lennuliinil Dublin-London läbisõidul (nende lõppsihtkoht on London ja mitte muu sihtkoht), ning ta pakub täisteenust, turistiklassi ja äriklassiga, samas kui Aer Lingus on ühest punktis teise lendav lennuettevõtja, kes pakub miinimumteenust ja tal on ühtne teenindusklass (vaidlustatud otsuse põhjendus 795). On tõsi, et komisjon märkis, et Aer Lingus vedas ka transiitreisijaid vastavalt koodijagamiskokkuleppele British Airwaysiga ning ärireisijaid või reisijaid, kelle jaoks aeg on oluline tegur (vaidlustatud otsuse põhjendused 795 ja 799), kuid nende ettevõtjate kulude struktuurid on erinevad, Aer Linguse oma on lähedasem Ryanairi omale kui bmi omale.

340 Komisjon märkis ka, et Aer Lingus vedas kaks korda rohkem reisijaid kui bmi ja et ta teostas peaaegu kaks korda rohkem edasi-tagasilende nädalas (vaidlustatud otsuse põhjendus 795). Kuid nagu komisjon vaidlustatud otsuses turuletuleku tõkete hindamise raames selgitas, ei ole bmi tegevuse laiendamine Dublini lennujaamas selle ettevõtja poolt soovitud ning tekitaks olulisi raskusi Dublini lennujaama olukorra või survemeetmete ohu tõttu (vaidlustatud otsuse põhjendused 760 ja 764).

<sup>341</sup> Samuti on see kahe teise turul tegutseva konkurendi, st British Airwaysi ja CityJeti puhul. Nagu nähtub vaidlustatud otsusest, on need ettevõtjad Ryanairiga vähem sarnased kui Aer Lingus (vaidlustatud otsuse põhjendus 802). British Airways on võrgustikku kuuluv lennuettevõtja, kes pakub täisteenuseid, ja CityJet on lennuettevõtja, kes pakub äriklientidele suunatud lende Londoni kesklinna läheduses asuvasse lennujaama. Need iseärasused eemaldavad nende ettevõtjate majandusmudelit ja konkurentsivõimet üksuse Ryanair-Aer Lingus omast. Pealegi märkisid nii British Airways kui CityJet, et nende tegevuse suurendamine Dublini lennujaamas ei kuulunud nende prioriteetide hulka (British Airwaysi osas vaidlustatud otsuse põhjendus 748 ja CityJeti osas vaidlustatud otsuse põhjendus 718).

<sup>342</sup> Seetõttu sai komisjon vaidlustatud otsuses järeldada, et praegu turul tegutsevad konkurendid, kes võivad oma tegevusmahtu seal suurendada, nagu muide ka võimalikud konkurendid, kes võivad turule siseneda, ei avaldaks „piisavat konkurentsipurvet” koondumisel tekkivale üksusele (vaidlustatud otsuse põhjendused 804–809). Sellega seoses olgu märgitud, et hageja ei ole kolme vaidlustatud otsuses nimetatud konkurendi väikest rolli kahtluse alla seadnud, ta vaid kordab vaidlustatud otsuses esitatud analüüsi, enne kui ta järeldab, et on väär kinnitada, et need konkurendid ei võiks avaldada „konkurentsipurvet” koondumisel tekkivale üksusele (vt eespool punkt 329). Komisjon ei ole siiski vaidlustatud otsuses seda väitnud. Ta vaid märkis, et praegused ja võimalikud konkurendid ei avalda sellele üksusele „piisavat konkurentsipurvet”.

<sup>343</sup> Järelikult, arvestades seda, et need märkused on pealiskaudsed ja katkendlikud, ei tõenda hageja õiguslikult piisavalt, et komisjoni analüüs ei ole lennuliini Dublin-London osas põhjendatud. Nimelt piirdub hageja sisuliselt väitega, et komisjon ei ole esitanud tõendeid, mis võimaldaksid leida, et kolm vaidlustatud otsuses uuritud

konkurenti, kelle turuosa moodustab ligikaudu 20%, ei oleks avaldanud „konkurentsisurvet” koondumisel tekkivale üksusele, kellele kuulub ligikaudu 80% nimetatud turust, vaatamata sellele, et komisjon esitas vaidlustatud otsuses põhjused, miks need konkurendid ei oleks selle uue üksusega tõhusalt konkureerinud tulenevalt majandusmudeli erinevusest, turuletuleku tõketest ja mahu suurendamisest ning nende muudest arenguprioriteetidest.

b) Lennuliinid Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester ja Dublin-Newcastle

#### Poolte argumendid

<sup>344</sup> Hageja märgib, et komisjon leidis, et Aer Lingus ja hageja ei seisnud silmitsi teiste lennuettevõtjate avaldatava märkimisväärse konkurentsisurvega lennuliinidel Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester ja Dublin-Newcastle, kus reisijate arv oli ligikaudu 3 miljonit reisijat aastas. Vaidlustatud otsuses esitatud põhjused on järgmised: majandusmudel ei ole sobiv (näiteks BA Connecti, bmi, Air Malta, Hapag Lloyd Expressi, KLM-i, Lufthansa, Loganairi, Luxairi ja City-Jet majandusmudel (vaidlustatud otsuse põhjendused 816, 817, 835, 841 ja 852), või on majandusmudel sama, kuid lennuettevõtja otsustas lõpetada tegevuse asjaomasel lennuliinil (nagu MyTravelLite, Go Fly, Brymon Airways, seejärel BA City Express, hiljem BA Connect, ja Gill Airways (vaidlustatud otsuse põhjendused 812, 816, 821, 830 ja 840–848)), või lennuettevõtjale „jäi väga halb mälestus varasema Ryanairiga

– ja mitte Aer Lingusega – kohtumisest” (nagu easyJet ja bmibaby (vaidlustatud otsuse põhjendused 812, 816, 857, 862, 867, 878 ja 880)), või siis opereeris lennuettevõtja peamiselt äriklassi lende ja tema lennukipark on liiga piiratud (nagu CityJet ja Luxair (vaidlustatud otsuse põhjendused 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 ja 882)), või Dublini lennujaam ei ole osa lennuettevõtja strateegilistest kaalutlustest vaatamata sellele, et tal on Ühendkuningriigi sobivates lennujaamades baseeruvad lennukid (nagu BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 ja Monarch (vaidlustatud otsuse põhjendused 825, 834, 843, 852 ja 882)), või lennuettevõtja ei kinnitanud, et ta soovib konkreetsele liinile siseneda (nagu BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch ja Jet2 (vaidlustatud otsuse põhjendused 825, 834, 843, 852 ja 882)) või ütles sõnaselgelt komisjonile, et ta ei soovinud siseneda Ryanairi teenindatavale lennuliinile (nagu Aer Aerann (vaidlustatud otsuse põhjendus 826)), või oleks vajalik laiaulatuslik sisenemine või olemasoleva tegevuse sageduse suurendamine, kuid see ei ole võimalik lennujaamade ülekoormatust arvestades (CityJeti osas (vaidlustatud otsuse põhjendused 815–817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 ja 870)) ja/või oleks vaja teha märkimisväärseid investeeringuid, et edendada kaubamärki ja turustada oma lende Iirimaa (BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet ja Monarch osas (vaidlustatud otsuse põhjendused 816, 825, 843 ja 882)).

<sup>345</sup> Hageja heidab komisjonile ette „ebajärjepidevust” nende lennuliinide analüüsi puhul. Ühelt poolt, kui konkurendid on lennujaamas märkimisväärselt esindatud, leidis komisjon, et nende esindatus selles lennujaamas ei ole otseselt asjassepuutuv Ryanairi teenindatavatel lennuliinidel konkurentsi hindamisel (vaidlustatud otsuse põhjendus 825 ja joonealune märkus nr 864). Komisjon keeldus ka arvesse võtmast nende konkurentide kohalolekut, kes kasutasid neis lennujaamades baase või sõlmennujaamu, leides, et nad ei ole märkimisväärsed analüüsiks lennuliini kaupa, kuna uurimusest ja nende endi avaldustest nähtus, et neil puudusid pidevalt võime või motivatsioon



asjaomasele lennuliinile sisenemiseks (vaidlustatud otsuse põhjendused 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 ja 882). Teiselt poolt, kui Ryanairi ja Aer Linguse ühine kohalolek lennujaamas on märkimisväärne – nagu Birminghamis ja Edinburghis – siis väitis komisjon, et olukord on problemaatiline niisuguste turuletuleku tõkete seisukohast nagu baaside puudumine konkurentide jaoks, vajadus „teha märkimisväärseid investeeringuid kaubamärgi tuntuse ja turunduse osas”, kui lennuettevõtjad ei ole end lennujaamas sisse seadnud, ning kasutatavate teenindusaegade nappus tipp tundidel või piiratud juurdepääs infrastruktuuridele (terminaliga ühendatud parkimiskohad) (vaidlustatud otsuse põhjendused 816, 817, 826, 843, 844 ja 882).

<sup>346</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## Üldkohtu hinnang

<sup>347</sup> Vaidlustatud otsuses analüüsis komisjon koondumise konkurentsimoju seoses erinevate Dublinist väljuvate ja muudesse Ühendkuningriigi linnadesse kui Londonisse suunduvate lennuliinidega.

## – Lennuliin Dublin-Birmingham

- 348 Mis puudutab lennuliini Dublin-Birmingham (vaidlustatud otsuse põhjendused 811–819), siis koondumise jõustamise tulemusel tekiks monopol, mis kõrvaldaks igasuguse sel liinil olemasoleva konkurentsi. Komisjon on samuti viidanud MyTravelLite'i luhtunud katsele sellele turule aastatel 2003–2004 siseneda ja mis tahes muu seda liiki katse puudumisele pärast seda (vaidlustatud otsuse põhjendus 815), ning ka bmi baby lahkumisele pärast Ryanairi sisenemist (vaidlustatud otsuse põhjendused 812 ja 816).
- 349 Veel esitas komisjon põhjused, millest tulenevalt ühes kahest Birminghami teenindavas lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmi baby, Monarch, Thomsonfly) ei saa avaldada piisavat konkurentsipurvet koondumisel tekkivale üksusele, sisenedes lennuliinile Dublin-Birmingham pärast koondumist (vaidlustatud otsuse põhjendus 816). Ilma neid vaidlustamata kordab hageja komisjoni toodud põhjuseid, mis puudutavad turuletuleku tõkete olemasolu Dublini lennujaamas ja nimetatud lennuettevõtjate kavatsusi, kellel on muid prioriteete kui liiri turg. Sellega seoses tuleb asuda seisukohale, et need põhjused kui sellised on piisavad, et toetada järeltõlget, mille komisjon selle põhjal on vaidlustatud otsuses teinud.
- 350 Peale selle ei saa väita – nagu hageja teeb –, et komisjon oli oma analüüsi raames „ebajärjepidev”, kuna ta võttis erinevalt arvesse esiteks Ryanairi ja Aer Linguse eriolukorda Dublinis, või Ryanairi puhul isegi ka Birminghamis (vaidlustatud otsuse põhjendus 816), ja teiseks muude lennuettevõtjate olukorda sihtlennujaamas. Ryanairi argumenti, mis puudutab võimalust pakkuda koondumisel tekkivale üksusele konkurentsi sihtlennujaamas omatavast baasist, uuriti tegelikult komisjoni poolt ja see lükati ümber iga asjassepuutuva lennuliini puhul (vaidlustatud otsuse põhjendus 825 lennuliini Dublin-Edinburgh osas ja selle põhjenduse joonealune märkus nr 864, kus

komisjon laiendab seda järeldust kõikidele muudele lennuliinidele). Seega tuleb hageja väide tagasi lükata kõikide lennuliinide osas, mille puhul Ryanair niisugust eba-järjepidevust väidab.

<sup>351</sup> Mis puudutab CityJeti erilist olukorda, kellel on Dublinis baseeruvaid lennukeid ja Birminghamis ööseks parkivaid lennukeid ja kellel võib tekkida soov opereerida lennuliini Dublin-Birmingham, millel äriklientide arv on oluline, siis tõdes komisjon, et Ryanairi ja Aer Lingusega konkureerimiseks peaks see ettevõtja pakkuma tiheda graafikuga teenust, mis katab kõik tipptunnid, mis on aga vähe tõenäoline, arvestades piiranguid, mis puudutavad tipptunni teenindusaegu Dublini lennujaamas ja terminaliga ühendatud parkimiskohtade puudumist (vaidlustatud otsuse põhjendus 817). Sellega seoses olgu märgitud, et ka neid põhjusi ei ole hageja vaidlustanud ning et need on iseenesest piisavad, et toetada järeldusi, mille komisjon vaidlustatud otsuses nende põhjal tegi.

<sup>352</sup> Viimaseks lükkas komisjon vaidlustatud otsuses ümber hageja argumendi, mille kohaselt võib lennuettevõtjatel, kellel ei ole Birminghamis baseeruvaid lennukeid (Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM ja Lufthansa), olla soov opereerida sellest sihtkohast lende Dublinisse, kust nad samuti lende opereerivad, kuid muudesse sihtkohtadesse, ilma et neil sellegipoolest oleks seal baseeruvaid lennukeid. Komisjoni sõnul on lennuliinile sisenemine ühes või teises otsas baasi omamata üldjuhul vähem tõhus ja iseenesest suhteliselt haruldane. Lisaks on tegemist võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjatega, kes pakuvad täisteenust, ning on vähe tõenäoline, et nad avaldaksid koondumisel tekkivale üksusele olulist survet (vaidlustatud otsuse põhjendus 817). Ka sellega seoses tuleb märkida, et hageja ei ole neid põhjusi vaidlustanud ning et need on iseenesest piisavad, et toetada järeldusi, mille komisjon vaidlustatud otsuses nende põhjal tegi.

## – Lennuliin Dublin-Edinburgh

- <sup>353</sup> Mis puudutab lennuliini Dublin-Edinburgh (vaidlustatud otsuse põhjendused 820–828), siis koondumise jõustamise tulemusel tekiks monopol, mis kõrvaldaks igasuguse sel liinil olemasoleva konkurentsi. Komisjon on samuti viidanud Go Fly luh-  
tunud katsele sellele turule aastatel 2001–2002 siseneda ja mis tahes muu seda liiki  
katse puudumisele pärast seda. Veel märkis ta, et see lennuliin on väga koormatud,  
koondumise pooled teostavad seal viis edasi-tagasilendu päevas (vaidlustatud otsuse  
põhjendus 824).
- <sup>354</sup> Komisjon esitas ka põhjused, millest tulenevalt ei avaldaks lennuettevõtjad, kellel on  
Edinburghi lennujaamas baasid või sõlmlennujaamad (BA Connect, easyJet, Flybe,  
Loganair ja Globespan) koondumisel tekkivale üksusele piisavat konkurentsipurvet,  
sisenedes pärast koondumist lennuliinile Dublin-Edinburgh (vaidlustatud otsuse  
põhjendus 825). Ilma neid vaidlustamata kordab hageja komisjoni toodud põhjusi,  
mis puudutavad turuletuleku tõkete olemasolu Dublini lennujaamas ja nimetatud  
lennuettevõtjate kavatsusi, kellel on muid prioriteete kui Iiri turg. Sellega seoses tuleb  
ka asuda seisukohale, et need põhjused kui sellised on piisavad, et toetada järeldusi,  
mille komisjon nende põhjal on vaidlustatud otsuses teinud.
- <sup>355</sup> Mis puudutab CityJeti erilist olukorda, kellel on Dublinis baseeruvaid lennukeid ja  
Edinburghis ööseks parkivaid lennukeid ning kellel võib tekkida soov opereerida  
lennuliini Dublin-Edinburgh, millel äriklientide arv on oluline, siis kordas komisjon  
sama arutluskäiku, mille ta esitas lennuliini Dublin-Birmingham osas (vaidlustatud  
otsuse põhjendus 826). Sellega seoses tuleb meenutada, et hageja ei ole seda arutlus-  
käiku vaidlustanud, ja tuleb asuda seisukohale, et see arutluskäik on piisav, et toetada  
järeldust, mille komisjon selle põhjal on vaidlustatud otsuses teinud.

## – Lennuliinid Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester ja Dublin–Newcastle

<sup>356</sup> Lennuliine Dublin–Glasgow ja Dublin–Manchester iseloomustab koondumisel tekkingiva üksuse sisuliselt monopolne seisund, samas kui lennuliinil Dublin–Newcastle tekiks üksuse Ryanair–Aer Linguse monopol. Lennuliinil Dublin–Glasgow (vaidlustatud otsuse põhjendused 829–837) moodustaks üksuse Ryanair–Aer Lingus turuosa 96–99% ning ainus konkurent oleks Loganair, kellele kuulub 1–4% suurune turuosa ja kes pakub lende vahemaandumisega Londonderrys (Go Fly sisenes sellele liinile 2001. aastal ja lahkus sealt 2002. aastal pärast kuuekuulist tegutsemist). Lennuliinil Dublin–Manchester (vaidlustatud otsuse põhjendused 838–846) moodustaks üksuse Ryanair–Aer Lingus turuosa 98–99,6%, ainus konkurent oleks Luxair, kellele kuulub 0,4–2% suurune turuosa ja kes pakub lende Luxembourg–Dublin, vahemaandumisega Manchesteris. Lennuliinil Dublin–Newcastle (vaidlustatud otsuse põhjendused 847–854) moodustaks üksuse Ryanair–Aer Lingus turuosa 96–99%, ainus konkurent on Loganair, kellele kuulub 1–4% suurune turuosa ja kes pakub lende vahemaandumisega Londonderrys (Brymon Airways, seejärel BA City Express, nüüd BA Connect, kes sisenes sellele lennuliinile 2001. aastal ning lahkus sealt 2003. aastal, ja Gill Airways, kes sisenes 2001. aasta jaanuaris ja lõpetas oma tegevuse sama aasta septembris).

<sup>357</sup> Komisjon lükkas sellega seoses vaidlustatud otsuses samuti ümber argumendid, mille Ryanairi esitas haldusmenetluses seoses võimalike turuletulijatega, kellel on sihtlennujaamas baas, või CityJetiga (vt *mutatis mutandis* eespool punktid 352 ja 355). Selles suhtes tuleb meenutada, et hageja ei seadnud komisjoni arutluskäiku kahtluse alla ja tuleb asuda seisukohale, et see on piisav, et toetada vaidlustatud otsuses tehtud järeldusi.

## c) Lennuliinid Shannon-London ja Cork-London

## Poolte argumendid

- <sup>358</sup> Hageja väidab, et komisjon muutis geograafilise turu ulatust vastavalt oma vajadustele. Hinnangus olemasoleva konkurentsi kohta hõlmas komisjon kõik Londoni lennujaamad asjaomase turuga. Seevastu võimalike turuletulekute hindamisel väitis komisjon, et Lutoni ja London-City lennujaamad ei saa asendada Heathrow, Gatwicki või Stanstedi lennujaamasid (vaidlustatud otsuse põhjendused 860 ja 870). Lisaks hindas komisjon ekslikult turuletuleku tõenäosuse astet, tuginedes väikesele arvule edasi-tagasilendudele, mida praegusel ajal teostavad lennuettevõtjad Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev et Air Southwest (vaidlustatud otsuse põhjendus 873).
- <sup>359</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## Üldkohtu hinnang

- <sup>360</sup> Lennuliinil Shannon-London (vaidlustatud otsuse põhjendused 855–864) moodustaks üksuse Ryanair-Aer Lingus turuosa 100% (easyJet lahkus sellelt turult 2006. aasta oktoobris pärast Ryanairi saabumist vastusena easyJeti sisenemisele lennuliinidele Cork-London ja Knock-London).

- 361 Lennuliinil Cork-London (vaidlustatud otsuse põhjendused 865–876) moodustaks üksuse Ryanair-Aer Lingus turuosa 100% (easyJet lahkus sellelt turult 2006. aasta oktoobris, bmibaby lahkus 2005. aasta jaanuaris sellelt lennuliinilt, mida ta teenindas alates 2004. aasta märtsist, ja City Flyer Express teenindas seda lennuliini vaid 2001. aasta oktoobrini).
- 362 Komisjon lükkas sellega seoses vaidlustatud otsuses samuti ümber argumendi, mille Ryanairi esitas haldusmenetluses seoses võimalike turuletulijatega, kellel on sihtlennujaamas baas. Arutluskäiku, mis tugineb koondumise osaliste olulisele esindatusele Iirimaal ja teatavate Londoni lennujaamade eripäradele, ei saa hageja argumentidega kahtluse alla seada. Nimelt, vastupidi sellele, mida väidab hageja, ei tähenda Londoni lennujaamade asendatavus nõudluse seisukohalt, et nende eripärasid ei saa võtta arvesse pakkumuse seisukohalt, kui hinnatakse lennuettevõtja võimet mingis sihtkohas end sisse seada. Vaidlustatud otsuses esitatud komisjoni arutluskäik ei ole seega selles küsimuses vastuoluline.
- 363 Samuti on komisjon õigesti leidnud, et lennuettevõtjad, kes võiksid neile lennuliinidele siseneda, opereerides „W lennuliini”, omamata ühes või teises sihtkohas baasi (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev ja Air Southwest), ei saa koondumisel tekkiva üksusega tõhusalt konkureerida.
- 364 Järelikult ei ole hageja argumentidega kahtluse alla seatud järeldusi, mille kohaselt takistaks kavandatav koondumine märkimisväärselt tõhusat konkurentsi seeläbi, et lennuliinidel Shannon-London ja Cork-London tekiks turgu valitsev seisund.

d) Lennuliinid Dublin-Frankfurt, Dublin-Pariis, Dublin-Madrid, Dublin-Brüssel, Dublin-Berliin ja Dublin-Hamburg (Lübeck)

### Poolte argumendid

<sup>365</sup> Hageja heidab komisjonile ette seda, et ta jättis oma analüüsist välja järgmised lennuettevõtjad: Lufthansa lennuliinide Dublin-Berliin, Dublin-Frankfurt ja Dublin-Hamburg (Lübeck) osas, põhjusel et kahe punkti vahel reisivad reisijad moodustasid vaid väikese osa selle ettevõtja tegevusest (vaidlustatud otsuse põhjendused 913, 951 ja 962); CityJet lennuliini Dublin-Pariis osas, põhjusel et ta keskendub tulutoovamale äriklientuurile (vaidlustatud otsuse põhjendus 1017); Iberia lennuliini Dublin-Madrid osas, põhjusel et tema majandusmudel rajaneb võrgustikutegevusele, pakkudes täisteenust (vaidlustatud otsuse põhjendus 984); Brussels Airlines, KLM, ning VLM, Transavia ja Airlinair lennuliini Dublin-Brüssel osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 936). Hageja sõnul ei ole komisjon „usutav”, kui ta väidab, et need lennuettevõtjad ei ole suutelised tõhusalt vastama koondumisel tekkiva üksuse hinnatõusule, eelkõige seetõttu, et nad juba teenindavad kõnealuseid lennuliine.

<sup>366</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.



## Üldkohtu hinnang

<sup>367</sup> Isegi kui komisjoni arutluskäik, mida ta järgis iga lennuliini analüüsimiseks, on üsna sarnane, esineb neist iga lennuliini puhul teatav eripära, mida tuleb meelde tuletada ja mis puudutab eelkõige konkurente või lennuettevõtjaid, kes võivad nendele turgudele tulla, et konkureerida koondumisel tekkiva üksusega.

– Lennuliinid Dublin-Berliin ja Dublin-Hamburg (Lübeck)

<sup>368</sup> Lennuliinil Dublin-Berliin (vaidlustatud otsuse põhjendused 908–915) tekiks koondumise jõustamise tagajärjel monopol, mis kõrvaldaks mis tahes olemasoleva konkurentsi sellel lennuliinil. Komisjon viitas ka Lufthansa kohalolekule sel turul, kes lahkus sealt 2000. aasta oktoobris. Ta meenutas, et eksisteerisid Dublini lennujaama ülekoormatusega seotud turuletuleku tõkked, isegi kui need võisid sel juhul olla vähem olulised tulenevalt sageduste piiratud arvust ja sellest, et nende reisijate osakaal, kelle jaoks aeg on oluline tegur, oli väiksem kui mujal.

<sup>369</sup> Lennuliinil Dublin-Hamburg (Lübeck) (vaidlustatud otsuse põhjendused 956–964) tekiks koondumise jõustamise tagajärjel monopol, mis kõrvaldaks mis tahes olemasoleva konkurentsi sellel lennuliinil. Komisjon viitas ka Lufthansa kohalolekule sel turul, kes lahkus sealt 2000. aasta oktoobris, ja Hapag-Lloyd Executive'i kohalolekule, kes sisenes sellele 2004. aasta aprillis ja lahkus sealt 2006. aasta jaanuaris. Ta meenutas, et eksisteerisid Dublini lennujaama ülekoormatusega seotud turuletuleku tõkked, isegi kui need võisid sel juhul olla vähem olulised tulenevalt sageduste piiratud arvust

ja sellest, et nende reisijate osakaal, kelle jaoks aeg on oluline tegur, oli väiksem kui mujal.

- 370 Veel esitas komisjon põhjused, millest tulenevalt ei avalda lennuettevõtjad, kellel on baas Berliinis (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) või Hamburg-Lübeckis (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings) tõenäoliselt koondumisel tekkivale üksusele piisavat konkurentsipurvet, kui nad pärast koondumist sisenevad liinidele Dublin-Berliin või Dublin-Hamburg (Lübeck) (vaidlustatud otsuse põhjendused 913 ja 962). Sellega seoses piirdub hageja märkusega, et Lufthansa osas ei ole komisjon „usutav”, kui ta väidab, et see lennuettevõtja ei ole suuteline tõhusalt vastama koondumisel tekkiva üksusel hinnatõusule (vt eespool punkt 365). Kõigepealt tuleb märkida, et komisjon esitas selle kohta mitu täiesti usutavat põhjust. Nimelt tõdes ta esiteks, et Lufthansa oli traditsiooniline võrgustikku kuuluv lennuettevõtja, kes opereeris täheksujulist süsteemi, mis on erinev kahe punkti vahel opereeritavate lennuliinide mudelist ning Ryanairi ja Aer Linguse miinimumteenuste mudelist, ja teiseks, et arvestades tema turult lahkumist 2000. aastal (kuigi tollal ei olnud ühtegi teist konkurenti) ei oleks Lufthansa nüüd tõenäoliselt valmis tulema nendele turgudele, et astuda vastu võimsale üksusele, mille kulude struktuur ei ole sama.

#### – Lennuliin Dublin-Brüssel

- 371 Lennuliinil Dublin-Brüssel (vaidlustatud otsuse põhjendused 913–938) tekiks koondumise jõustamise tagajärjel monopol, mis kõrvaldaks mis tahes olemasoleva konkurentsi sellel lennuliinil. Komisjon viitas ka Sabena (nüüd Brussels Airlines) kohalolekule sel turul, kes lahkus sealt 2001. aasta novembris. Ta meenutas, et eksisteerisid

Dublini lennujaama ülekoormatuse ja selle lennuliini väga suure koormusega seotud turuletuleku tõkked.

- 372 Veel esitas komisjon põhjused, millest tulenevalt ei avalda lennuettevõtjad, kellel on baas Brüsselis (Brussels Airlines, KLM ja VLM) või Madalmaades Eindhovenis (Transavia ja Airlinair), mida ei peeta Brüsseli lennujaama asendavaks lennujaamaks, tõenäoliselt koondumisel tekkivale üksusele piisavat konkurentsipurvet, kui nad sisenevad liinidele Dublin-Brüssel (vaidlustatud otsuse põhjendus 936). Sellega seoses piirdub hageja märkusega, et komisjon ei ole „usutav”, kui ta väidab, et need lennuettevõtjad ei ole suutelised tõhusalt vastama koondumisel tekkiva üksuse hinnatõusule (vt eespool punkt 365). Tuleb siiski märkida, et komisjon esitas selle kohta mitu täiesti usutavat põhjust. Nimelt, ta tõdes, et Brussels Airlines ja KLM olid peamiselt võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad, kes pakkusid täisteenust ning kelle majandusmudel erineb Ryanairi ja Aer Linguse omast, et VLM sidus peamiselt ärikliente, kasutades väiksemaid lennukeid, millega oli võimalik maanduda London-City lennujaamas, ja et Transavia ja Airlinair teenindasid Eindhoveni ja mitte Brüsselit.

#### – Lennuliin Dublin-Frankfurt

- 373 Lennuliinil Dublin-Frankfurt (vaidlustatud otsuse põhjendused 948–955) moodustasid koondumise osaliste ühised turuosad 2006. aasta suvel mahu poolest 59–87%, sõltumata sellest, kas transiitreisijaid on arvesse võetud või mitte. Konkurendist Luftansa turuosa kõikus 13–41% vahel, võttes arvesse transiitreisijaid.

374 Sellega seoses tuleb märkida, et komisjon esitas vaidlustatud otsuses põhjused, millest tulenevalt ei konkureeriks Lufthansa tõenäoliselt tõhusalt koondumisel tekkiva üksusega sellel turul. Komisjon märkis vaidlustatud otsuses, et Lufthansa majandusmudel erineb selgelt Aer Linguse ja Ryanairi mudelitest. Veel tõdes ta, et Lufthansa pakkus tiheda lennugraafikuga teenust, mille lennuajad kohandusid Frankfurdi lennujaama väljumiste ja saabumiste lainetega. Samuti tõdes komisjon, et klientide seas läbi viidud uuringu tulemustest nähtus, et paljud Aer Linguse ja Ryanairi kliendid kaalusid asendava lennuettevõtjana lennul Dublin-Frankfurt pigem muud liri lennuettevõtjat kui Lufthansat. Hageja ei saa seega väita, et komisjon jättis Lufthansa lihtsalt oma analüüsist välja, kuna kahe punkti vahel reisivad reisijad moodustasid vaid väikese osa selle lennuettevõtja tegevusest (vt eespool punkt 365).

#### – Lennuliinid Dublin-Madrid ja Dublin-Pariis

375 Lennuliinil Dublin-Madrid (vaidlustatud otsuse põhjendused 981–989) moodustasid koondumise osaliste ühised turuosad 2007. aasta suvel mahu poolest 66–75% sõltumata sellest, kas transiitreisijaid on arvesse võetud või mitte. Konkurendist Iberia turuosa kõikus niisiis 25–34% vahel, võttes arvesse transiitreisijaid. Komisjon viitas ka Spanairi kohalolekule sel turul, kes lahkus sealt 2006. aasta oktoobris. Ta meenus lisaks, et eksisteerisid Dublini lennujaama ülekoormatusega seotud turuletuleku tõkked, isegi kui need võisid sel juhul olla vähem olulised, kuna tegemist ei ole tiheda sõidugraafikuga lennuliiniga.

376 Lennuliinil Dublin-Pariis (vaidlustatud otsuse põhjendused 1014–1021) moodustasid koondumise osaliste ühised turuosad 2006. aasta suvel 61–80%, sõltumata sellest, kas transiitreisijaid on arvesse võetud või mitte. Konkurendist CityJeti turuosa kõikus

seega 20–39% vahel, võttes arvesse transiitreisijaid. Ükski teine lennuettevõtja ei ole sellele turule viimastel aastatel sisenenud.

377 Sellega seoses tuleb märkida, et komisjon esitas vaidlustatud otsuses põhjused, millest tulenevalt ei konkureeriks Iberia lennuliini Dublin-Madrid osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 984) ja CityJet lennuliini Dublin-Pariis osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 1017) tõenäoliselt tõhusalt koondumisel tekkiva üksusega. Komisjon rõhutas nimelt, et Iberiat ei saa pidada koondumise osaliste lähedaseks konkurendiks, kuna tema majandusmudel rajaneb võrgustikku kuuluvatele teenustele ja täisteenusele, mis on suunatud suurele hulgale transiitreisijatele sellel lennuliinil. Peale selle rõhutas komisjon, et CityJeti peamine eesmärk oli varustada Roissy-Charles-de-Gaulle'i lennujaamast väljuvaid Air France'i keskmisi ja pikamaalende. Hageja ei ole seda arutluskäiku kui sellist vaidlustanud, ta vaid kritiseerib selle usutavust, esitamata muid täpsustusi. Hageja ei saa seega väita, et komisjon on need kaks lennuettevõtjat oma analüüsist lihtsalt välja jätnud (vt eespool punkt 365).

e) Lennuliinid Dublin-Milano ja Dublin-Rooma

Poolte argumendid

378 Hageja väidab, et komisjon on teinud vea, kui ta jättis Alitalia koondumisel tekkiva üksuse võimaliku konkurendina kõrvale tema hiljutise lahkumise tõttu lennuliinidelt

Dublin-Rooma ja Dublin-Milano ning tema rahaliste raskuste tõttu (vaidlustatud otsuse põhjendused 1011 ja 1041). Samuti jättis komisjon ekslikult kõrvale konkurentsi olemasolu, mida see võrgustikku kuuluv ja täisteenust pakkuv lennuettevõtja endast kujutada võib. Komisjon ei ole tegelikult esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et Alitalia ei saaks uuesti hõlpsalt pakkuda lende Dublinisse, juhul kui koondumisel tekkiv üksus hindu tõstab, samas kui Alitaliale kuulub palju Roomas ja Milanos baseeruvaid lennukeid.

- 379 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## Üldkohtu hinnang

- 380 Lennuliinil Dublin-Milano (vaidlustatud otsuse põhjendused 1006–1013) tekiks koondumise jõustamise tagajärjel monopol, mis kõrvaldaks mis tahes olemasoleva konkurentsi sellel lennuliinil (100% suurune ühine turuosa on prognoositud 2007. aasta suveks). Komisjon viitas ka sel turul Alitalia kohalolekule, kes lahkus sealt 2006. aasta oktoobris, mõni kuu pärast Ryanairi sisenemist sellele lennuliinile. Ta meenutas, et eksisteerisid tiipitudel Dublini lennujaama ülekoormatusega seotud turuletuleku tõkked.

- 381 Lennuliinil Dublin-Rooma (vaidlustatud otsuse põhjendused 1036–1043) tekiks koondumise jõustamise tagajärjel monopol, mis kõrvaldaks mis tahes olemasoleva konkurentsi sellel lennuliinil (100% suurune ühine turuosa on prognoositud 2007. aasta suveks). Komisjon viitas ka sel turul Alitalia kohalolekule, kes lahkus sealt 2005. aasta oktoobris, et seejärel siseneda sellele lühikeseks ajaks 2006. aasta suvel.

Ta meenutas, et eksisteerisid tiptundidel Dublini lennujaama ülekoormatuse ja selle lennuliini arenguga seotud turuletuleku tõkked.

382 Veel esitas komisjon põhjused, millest tulenevalt ei avalda lennuettevõtjad, kellel on baas Milanos või Roomas (Alitalia, Air One, easyJet ja MyAir) tõenäoliselt koondumisel tekkivale üksusele piisavat konkurentsipurvet, kui nad sisenevad liinidele Dublin-Milano ja Dublin-Rooma (vaidlustatud otsuse põhjendused 1011–1041). Sellega seoses piirdub hageja märkusega, et komisjon asus väärtalt seisukohale, et Alitalia ei konkureeriks tõenäoliselt tõhusalt koondumisel tekkiva üksusega, tulenevalt tema rahalistest raskustest ja täiendavast pakkuva lennuettevõtja majandusmudelidest. Tuleb siiski tõdeda, et need põhjendused võimaldavad põhjendada järeldust, mille komisjon selle põhjal vaidlustatud otsuses tegi.

383 Kõigest eeltoodust nähtub, et argumendid, mille hageja esitas paljude vaidlustatud otsuses analüüsitud lennuliinide kohta, ei võimalda kahtluse alla seada komisjoni järeldust, mille kohaselt takistaks koondumise jõustamine turgu valitseva seisundi tekkimise tõttu neil liinidel märkimisväärselt tõhusat konkurentsi.

384 Lisaks olgu märgitud, et turgu valitsevad seisundid, mille kavandatav koondumine endaga neil lennuliinidel kaasa tooks, on kas monopoolsed, sisuliselt monopoolsed või väga olulised ning need on iseenesest piisavad, et kinnitada analüüsi selles staadiumis komisjoni järeldust, mille kohaselt tuleb koondumise jõustamine tunnistada kokkusobimatuks ühisturuga.

385 Seega tuleb asuda seisukohale, et kui neljanda ja viienda väite raames läbiviidava kulude kokkuhoiu ja kohustuste analüüsi tulemustest ei tulene teisiti, on komisjon õigesti tunnistanud kavandatava koondumise ühisturuga kokkusobimatuks.

*D – Neljas väide, mis puudutab väidetava kulude kokkuhoiu hindamist*

386 Sissejuhatuseks tuleb märkida, et koondumismääruse põhjenduse 29 kohaselt:

„Et hinnata koondumise mõju konkrentsile ühisturul, on kohane arvesse võtta kogu põhjendatud ja tõenäolist kulude kokkuhoidu, millele asjaomased ettevõtjad osutavad. On võimalik, et koondumisega saavutatav kulude kokkuhoid tasakaalustab konkrentsimõjusid ning eelkõige potentsiaalset kahju tarbijatele, mida koondumine võiks muul juhul kaasa tuua, mistõttu koondumine ei takistaks märkimisväärselt, eelkõige turgu valitseva seisundi loomise või tugevdamise kaudu, tõhusat konkrentsi ühisturul või selle olulises osas. Komisjon peaks avaldama juhised tingimuste kohta, mille alusel ta võib koondumise hindamisel kulude kokkuhoidu arvesse võtta.”

387 Koondumismääruse põhjenduses 29 mainitud komisjoni juhised on toodud suuniste punktides 76–88. Suuniste punktis 78 on märgitud, et selleks, et komisjon võtaks ühinemisele hinnangut andes arvesse tõhusust käsitlevaid väiteid ja saaks jõuda järeldusele, et seoses kulude kokkuhoiuga ei ole põhjust kuulutada ühinemine ühisturuga kokkusobimatuks, peab tõhususe kasv olema tarbijate huvides, ühinemispõhine ja



kontrollitav. Need tingimused on kumulatiivsed ja komisjon uuris neid seejärel vaidlustatud otsuses valitud järjekorras.

388 Analüüs, mille komisjon vaidlustatud otsuses läbi viis ja mis omab käesoleva väite hindamisel tähtsust, koosneb järgmistest etappidest. Esiteks esitas komisjon argumentatsiooni, mille Ryanair haldusmenetluses esitas ja mille kohaselt ei kujuta koondumine endast mingisugust ohtu konkrentsile tulenevalt kulude kokkuhoiust, mis on seotud sellega, et Aer Lingusele kohaldatakse Ryanairi n-ö *low costs* majandusmudelit. Kulude kokkuhoid tuleneb töötajate kulude, õhusõidukite omamisega seotud kulude, hoolduskulude, lennujaamakulude, maapealse teenindamisega seotud kulude ja turustuskulude tasandil teostatud mastaabisäästudest. Ryanairi sõnul ei oleks võimalik seda kulude kokkuhoidu saavutada teise tehinguga ega niisuguse koondumise puudumisel nende kahe lennuettevõtja poolt eraldi. Kulude kokkuhoiust saavad tarbijad kasu alanenud piletihindade, lennusageduste ja lennuliinide arvu suurenemise ning toodete ja teenuste paranemise näol, mõjutamata Aer Linguse teenuste kvaliteeti (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.2). Ka Aer Linguse analüüs on vaidlustatud otsuses esitatud (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.3).

389 Teiseks rõhutas komisjon, et koondumismääruse põhjenduses 29 ja suunistes esitatud põhimõtetest nähtub, et tasakaalustamaks koondumise negatiivset mõju tarbijatele, peab koondumisest tulenev kulude kokkuhoid olema kontrollitav (st põhjendatud, mõõdetav ning vajadusel korral siseuringutele ja dokumentidele tuginev), olema tõenäoliselt tarbijate huvides ning seda ei ole kavandatavast koondumisest vähem konkrentsivastasel teel võimalik samal määral saavutada (ühinemispõhisus). Kolm nimetatud tingimust (kontrollitavus, ühinemispõhisus ja kasu tarbijatele) on kumulatiivsed (vaidlustatud otsuse punktid 7.10.1 ja 7.10.4).

390 Kolmandaks leidis komisjon, et Ryanairi väidetud kulude kokkuvõid ei olnud kontrollitav, kuna see tugines peamiselt üldisele kinnitusele, mille kohaselt on Ryanairil võimalik kohaldada Aer Lingusele oma majandusmudelit ja eelkõige sellega seotud kulude taset, ilma et oleks piisavalt arvesse võetud toodete omaduste taseme ja tulu vähenemist. Mitmed Ryanairi väited kulude kokkuvõiu kohta tuginevad samuti oletustele, mida ei saa sõltumatult kontrollida (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.4.2). Vaidlustatud otsus sisaldab ka hinnangut koondumise spetsiifilisuse kohta (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.4.3) ja kasu kohta tarbijatele (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.4.4).

391 Komisjon järeldeb vaidlustatud otsuse põhjenduses 1151, et Ryanairi väidetav kulude kokkuvõid ei ole piisavalt kontrollitav ja see ei põhine kõnealusel ühinemisel. Komisjoni arvates, isegi kui mõlemad tingimused oleksid täidetud, mõjutaks kulude kokkuvõid Aer Linguse püsikulusid (lennuki käitamisega seotud kulusid), mille tõttu ei ole kindel, et tarbijad saavad kokkuvõidust kasu. Lõpetuseks osutab komisjon suuniste punktile 84, mille kohaselt „[o]n 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”.

392 Sisuliselt kritiseerib hageja vaidlustatud otsuse kõnealust aspekti, väites, et vaatamata koondumise võimalikule konkurentsivastasele mõjule tooks see kaasa kulude kokkuvõiu. Kulude kokkuvõid on kontrollitav, ühinemispõhine ja toob kasu tarbijatele. Seega on suuniste punktis 76 jj esitatud kriteeriumid täidetud ning komisjon oleks pidanud koondumise ühisturuga kokkusobivaks tunnistama. Üldiselt heidab hageja komisjonile ette seda, et ta lükkas kõrvale konkreetseid andmed, mille hageja esitas, ja tugines Aer Linguse esitatud „oletustele”. Peale selle, et Ryanair on kulude kokkuvõiu

osas hea näide, ei oleks Aer Lingus saanud olla teadlik Ryanairi kulude kokkuhoiust ning Aer Linguse huvides oleks olnud alahinnata koondumisest tulenevat kulude kokkukoidu, et kaitsta end Ryanairi pakkumise vastu, ja mitte tunnista omaenda ebatõhusust. Samuti heidab hageja komisjonile ette seda, et ta kohaldas „ebamõistlikku ja väärat kriteeriumi” kulude kokkuhoiu ulatuse osas, mida ta oleks pidanud tõendamata suuniste punktide 84 tuginedes, mis näeb ette negatiivse eelduse kulude kokkuhoiu mõju suhtes sisuliselt monopoolses seisundis. Käesoleval juhul väidab Ryanair, et kavandatav koondumine ei tekita monopoli.

- <sup>393</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, märgib, et kuna koondumise tagajärjel tekib sisuliselt monopoolne seisund, on äärmiselt ebatõenäoline, et koondumise saab tunnista ühisturuga kokkusobivaks põhjusel, et kulude kokkukoid korvaks koondumise konkurentsivastase mõju. Igal juhul ei ole täidetud kolm kriteeriumi, mida tuleb uurida: Ryanairi väidetav kulude kokkukoid ei ole kontrollitav, ühinemispõhine ega too kasu tarbijatele.

## 1. Väidetava kulude kokkuhoiu kontrollitavus

### a) Poolte argumendid

- <sup>394</sup> Esiteks ei nõustu hageja komisjoni märkusega, mille kohaselt tuginevad tema kulude kokkukoidu puudutavad kinnitused väga hüpoteetilistele andmetele (vaidlustatud

otsuse põhjendus 1133). Komisjonile esitati „väga üksikasjalikud arvutused”, mis põhinevad 15 aasta jooksul Euroopas läbiviidud äritegevuses ja enam kui 130 lennuki kasutamisel rohkem kui 500 lennuliinil omandatud kogemustel. Ryanairil on hea positsioon, et esitada „täpseid, usaldusväärseid ja kontrollitavaid arvutusi” vastupidi komisjonile, kellel puudub selles valdkonnas kogemus, ja Aer Lingusele, mis ei ole tõhususe musternäidis. Isegi kui oletada, et need arvutused sisaldavad veavaru, ei saa tulemust, st 221,7 miljoni euro suurust kulude kokkuhoidu lihtsalt tagasi lükata. Hageja kritiseerib ka vaidlustatud otsuse põhjenduses 1133 esitatud nõuet, mille kohaselt oleks ta pidanud esitama koondumisele eelnevaid dokumente, mis hindavad objektiivselt ja sõltumatult kulude kokkuhoiu ulatust. Nimelt eksisteerib kulude kokkuhoid sõltumata selle kirjalikust esitamisest enne või pärast koondumisteadet. Niisugust nõuet on võimatu täita, kuna teate esitajad saavad tihti alles peale avalikku pakkumist juurdepääsu ülevõetava äriühingu raamatupidamisele.

<sup>395</sup> Teiseks märgib hageja, et kinnitamaks, et kulude kokkuhoid ei ole kontrollitav, väidab komisjon, et see eeldab, et hageja peab olema suuteline oma majandusmudeli Aer Lingusele „täies ulatuses” üle kanda, kahjustamata seejuures toote teatavaid omadusi. Seega mõõnab komisjon Ryanairi ja Aer Linguse majandusmudelite vahelist erinevust. See väide tuleneb siiski eksimusest, kuna Ryanair ei kavatsenud oma majandusmudelit „täies ulatuses” Aer Lingusele üle kanda, vaid säilitada erinev teenus, tugevdades samas Aer Linguse positsiooni kulude kokkuhoiu ja kulude vähendamise seisukohast.

<sup>396</sup> Kolmandaks väidab hageja, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 1134 tehtud viide tema ühinemise kohta Buzziga läheb vastuollu komisjoni teesiga. Nimelt on Aer Linguse lennukipark Buzziga oma omast palju olulisem ning kütuse, hoolduse ja asendamise kulude kokkuhoid oleksid seega suuremad ja mitte väiksemad nendest, mida nimetatud

ühinemine oleks võimaldanud. Lisaks, nagu ta oleks teinud Buzziga, võiks Ryanair asendada kõnealused lennukid ja pidada läbirääkimisi paremate renditingimuste saamiseks kui need, mille Aer Lingus on praegu aktsepteerinud.

397 Neljandaks meenutab hageja, et ta kohustus lõplikult avaliku pakkumise raames vähendada Aer Linguse hindu, kaotama kindla summa ulatuses kütuse lisakulud, säälitama lennused ja muutma teenust paremaks. Vaid kulude kokkuvõtte oleks tal võimaldanud neid kohustusi täita, tagades samas oma rentaabluse. Komisjon ei saanud seega vaidlustatud otsuse põhjenduses 1135 väita, et tal ei olnud mingit kontrollitavat teavet, mis kinnitaks, et oli võimalik saavutada kulude kokkuvõtte kolmes tarbijate jaoks olulises punktis, st piletihinnad, lendude sagedus ja teenuse kvaliteet igal lennuliinil.

398 Viiesandaks rõhutab hageja koondumisel tekkiva üksuse võimet hoida kokku reklaami osas tulenevalt suuremast ostujõust kogu võrgustikus, mis on pärast koondumist kaetud.

399 Kuuendaks heidab hageja komisjonile ette seda, et ta ei ole tunnustanud seda hageja huvi, mis tal on nende optioonide kasutamise võimaluse näol, mis võimaldavad tal osta või rentida Boeing 737, et asendada Aer Linguse kallilt renditud lennukid. Komisjon nägi selles vaid „lihtsat rendi ülekandmist” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1137). Kui koondumine aset ei leia, ei ole Ryanairi toimimise jaoks vaja, et ta kasutaks kõiki neid optioone. Seega, kui ta kasutaks neid Aer Linguse kasuks, ei kannaks Ryanair mingit „alternatiivkulu”. Komisjon ei tõendanud, et Boeinguga sõlmitud lepingute tingimused võimaldasid Ryanairil kasutada neid „soovimatuid optioone” ja müüa

lennukid vabal turul edasi, ega ka seda, et Ryanair otsustaks tegelikult kasutada neid optioone selleks, et pakkuda sel viisil Boeingule uute lennukite turul konkurentsi. Niisugune tegevus ei oleks „ei realistlik ega äriisest seisukohast põhjendatud”. Samuti leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1138 vääralt, et Ryanairi tehtud arvutused lennukite omamisega seonduvate kulude kohta olid „eriti optimistlikud”, jättes seega tähelepanuta viimati nimetatud kogemuse selles valdkonnas.

400 Seitsmendaks rõhutab hageja, et komisjon „eeldas” ekslikult vaidlustatud otsuse põhjenduses 1139, et teatav lennujaamamakse puudutav prognoositud kokkuhoid eeldab seda, et ta kannaks Aer Linguse lennukate peamistest lennujaamadest teisest järjekorras odavatesse lennujaamadesse. Ryanair tõendas tegelikult, et lennujaamamakse puudutava võimaliku kokkuhoiu alus ei olnud kulude vähendamine Dublini lennujaamas või Aer Linguse sihtlennujaamade muutmine. Koondumise loogika seisneb Aer Linguse lennukite kasutamises peamistes lennujaamades. Lisaks, vastupidi vaidlustatud otsuse põhjenduses 1118 esitatud Aer Linguse väidetele on Ryanairi tagasilennuks valmistumise aeg Dublini lennujaamas 25 minutit, mis on ometi peamine lennujaam, samas kui Aer Lingusel kulub selleks 40 kuni 55 minutit. Nii palju aega kulub ka sellistes ülekoormatud lennujaamades nagu Birminghami või Manchesteri lennujaam (vt York Aviation 19. jaanuari 2007. aasta memorandum edasi-tagasilennududega seotud kulude kokkuhoiu kohta).

401 Kaheksandaks väidab hageja, et komisjon on Iiri äriühingute õigust valesti tõlgendanud, kuna nende õigusaktide kohaselt kontrolliks Ryanair Aer Lingust niipea, kui ta on omandanud 50% aktsiastest. Kontrolli omandamise „vaenulikkus”, millele on vaidlustatud otsuse põhjenduses 1140 osutatud, ei oma seega tähtsust ja komisjon eeldas ekslikult, et kahe ettevõtja integratsioon oleks keerulisem, kui Ryanairile kuulus alla 100% Aer Linguse aktsiastest.

402 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

b) Üldkohtu hinnang

403 Komisjon märkis vaidlustatud otsuses, et Ryanairi väidetav kulude kokkuhoid ei olnud kontrollitav, kuna see tugines peamiselt üldisele kinnitusele, mille kohaselt on Ryanairil võimalik kohaldada Aer Lingusele oma majandusmudelit ja eelkõige sellega seotud kulude taset, ilma et oleks piisavalt arvesse võetud toodete omaduste taseme ja tulu vähenemist. Samuti leidis komisjon, et mitmed Ryanairi väited kulude kokkuhoiu kohta tuginevad oletustele, mida ei saa sõltumatult kontrollida (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.4.2).

404 Suunistes ettenähtud kulude kokkuhoiu kontrollitavuse kriteerium ei ole seega täidetud; hageja vaidleb sellele vastu, tuginedes selles osas kaheksale etteheitele.

405 Mis puudutab esiteks vaidlustatud otsuses antud komisjoni hinnanguid Ryanairi esitatud andmete kohta (vaidlustatud otsuse põhjendus 1133; vt eespool punkt 395), siis tuleb kõigepealt meenutada, et komisjon leidis, et „mitmed Ryanairi väited kulude kokkuhoiu kohta tuginevad oletustele, mida ei saa sõltumatult kontrollida”. Komisjon

rõhutas vaidlustatud otsuses ka, et „tundus, et puudus mis tahes koondumisele eelnev dokument, mis hindaks objektiivselt ja sõltumatult Aer Linguse ostmise tagajärjel tekkiva kulude kokkuhoiu ulatust”. Neil asjaoludel märkis komisjon, et ta „peab niisuguste dokumentide esitamist väga oluliseks, et näidata esiteks, et Ryanairi majandusmudel on erinev, ainulaadne ja Aer Linguse omast parem ja teiseks, et tema kulude struktuuri saaks pärast koondumist edukalt Aer Linguses kasutada”. Niisugust teavet võib mõista selliselt, et teatavalt poolelt võib nõuda, et ta esitab andmeid, mis vastavad niisuguste dokumentide eelmainitud määratlusele, mille esitamist komisjon „väga oluliseks” peab.

<sup>406</sup> Suuniste punktist 86 nähtub siiski, et tõhususe kasv peab olema „kontrollitav”, et komisjon saaks mõistlikkuse piires teha kindlaks, kas tõhususe kasv „tõenäoliselt” toimub, ning samuti peab see olema piisavalt suur, et korvata võimalikku kahju, mida ühinemine tarbijatele toob. Suuniste samas punktis on märgitud, et mida „täpsemad ja veenvamad” on tõhusust käsitlevad väited, seda paremini saab komisjon neid hinnata. Sellega seoses täpsustab see punkt, et tõhususe kasvu ja tarbijatele kaasnevat kasu tuleks võimaluse korral „mõõta” ja et kui täpse kvantitatiivse analüüsi tegemiseks vajalikud andmed ei ole kättesaadavad, peab olema võimalik näha ette „selgelt määratletav (mitte marginaalne)” positiivne mõju tarbijatele. Tõhususe kasvu kontrollitavuse tingimus ei nõua seega, et koondumisest teatav osaline esitaks andmeid, mida kolmas isik saaks sõltumatult kontrollida, või koondumisele eelnevaid dokumente, mis võimaldavad objektiivselt ja sõltumatult hinnata ostu tulemusel tekkivat tõhususe kasvu.



- 407 Seda tõlgendust kinnitab suuniste punkti 87 sõnastus, millest nähtub, et suurem osa teabest, mille põhjal komisjon võib tõhususe kasvu hinnata, on üksnes koondumise osaliste valduses ja seetõttu peavad teate esitanud koondumise osalised esitama õigeaegselt kogu asjaomase teabe.
- 408 Suuniste punktis 88 toodud tõhusust käsitlevate väidete hindamise seisukohast vajaliku tõendusmaterjali mitteammendava loetelu hulka kuuluvad eri laadi tõendusmaterjalid, ilma et oleks rõhutatud vajadust, et need peavad olema sõltumatult kontrollitavad või koondumisele eelnevad. Loetelus on nimetatud eelkõige äriühingusiseseid dokumente, mida juhtkond ühinemise üle otsustamisel kasutas, juhtkonna teatised omanikele ja finantsturgudele prognoositava tõhususe kasvu kohta, varasemad näited tõhususe kasvu ja tarbijatele kaasnenud kasu kohta ning ühinemiseelsed väliseksper-tide uuringud, mis käsitlevad tõhususe kasvu tüüpi ja suurust ning seda, mil määral tarbijad sellest tõenäoliselt kasu saavad.
- 409 Suuniste kohaselt, mis määratlevad komisjoni sellekohased kohaldatavad juhised, ei olnud seega nõutud nende eelduste sõltumatu kontrollimise võimalus, millele Ryanairi väited kulude kokkuhoiu kohta tuginevad. Igal juhul ei saa komisjon seetõttu käesolevas asjas jätta kõrvale Ryanairi esitatud andmeid ainult sel põhjusel, et need tuginesid eeldustele, mida ei ole võimalik sõltumatult kontrollida. Pealegi ei saanud komisjon nõuda kindlat tüüpi dokumente, näiteks koondumisele eelnevaid dokumente, milles hinnatakse objektiivselt ja sõltumatult ostu tulemusel tekkiva kulude kokkuhoiu suurust, et vaidlustada niisugustest muud tüüpi dokumendist pärineva teabe asjakohasus, mida võidakse esitada.

410 Neil asjaoludel oli Ryanairil õigus esitada komisjonile omaenda andmed kulude kokkuhoiu kohta, mida koondumisest loodeti saada, kasutamata tingimata hinnangut, mida kolmas isik saaks kontrollida või mis oli tehtud enne koondumise teadet. Äritegevus ei võimalda tingimata niisuguseid dokumente õigeaegselt esitada ja dokumentidel, mida ettevõtja kasutab avaliku pakkumise algatamiseks, olgu need siis pärit sellelt ettevõtjalt või tema nõustajatelt, võib olla teatav asjakohasus, et toetada kulu kokkudevõtmise puudutavate väidete sisu.

411 Tuleb siiski rõhutada, et komisjon uuris nõuetekohaselt seda, kas Ryanairi väidetav kuludevõtmise oli „kontrollitav”, et ta saaks mõistlikkuse piires kindlaks teha, kas see tõenäoliselt toimub, ning et see on piisavalt suur, et korvata võimalikku kahju, mida ühinemine tarbijatele toob. Nimelt rõhutas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1133, et arvestades Ryanairi väiteid kuludevõtmise kohta, „tundub väga optimistlik kinnitada, et Ryanair on suuteline kohaldama oma majandusmudelit Aer Lingusele täies ulatuses, ja eelkõige sellega seotud kuludevõtmise taset, ilma et oleks piisavalt arvesse võetud toodete omaduste taseme ja tulu vähenemist.” Komisjon märkis, et „Ryanair” ei esita selle kohta mingit objektiivset ja kinnitatavat tõendit, kui välja arvata teatud usk „oma agressiivsesse juhtimisstiili”.

412 Ryanairi esitatud andmete kriitikaga soovitakse kahtluse alla seada see, et need andmed tõendavad, et väidetav kuludevõtmise võib korvata negatiivse mõju, mida koondumine muidu konkurentsile avaldaks. Sellega seoses on suuniste punktis 87 märgitud, et niisuguse tõendi peavad esitama teate esitanud osapooled. Kuludevõtmise peab olema „möödetav” või vähemalt „selgelt määratletav”, nagu nähtub suuniste punktist 86.

- 413 Kuna puudusid andmed, mis võimaldaksid tõendada, et kokkuvõttes, mida oodati Aer Lingusele Ryanairi majandusmudeli kohaldamisest, võttis arvesse kahjumi, mille toob kaasa Aer Linguse majandusmudelist loobumine, siis oli komisjonil õigus seada kahtluse alla väidetava kulude kokkuvõtte kontrollitavus. Kuid ka selles punktis piirduvad hageja menetlusdokumentides väitega, et tema majandusmudel on Aer Linguse omast parem ja et see tooks kaasa 221,7 miljoni euro suuruse kulude kokkuvõtte (vaidlustatud otsuse põhjendus 1106 ja eelkõige tabel nr 3). Komisjon vaidlustab just nimelt need arvanded. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1135 ja 1140 rõhutas komisjon ka, et Ryanair ei tõendanud, et ta võis Aer Linguse kulusid vähendada, ilma et see mõjutaks tema teenuste kvaliteeti.
- 414 Järelikult, kuna Ryanair ei selgitanud, mil moel oli komisjoni arutluskäik väär osas, mis puudutab seda, et ei ole tõendatud asjaolu, et ta võis Aer Linguse kulusid vähendada, ilma et see mõjutaks selle ettevõtja teenuste kvaliteeti, siis tuleb asuda seisukohale, et komisjon võis õigustatult seada kahtluse alla väidetava kulude kokkuvõtte kontrollitavuse, arvestades Ryanairi poolt selle kohta esitatud andmeid.
- 415 Teiseks, mis puudutab Aer Linguse ja Ryanairi majandusmudelite erinevuse mõju analüüsile, siis viimati nimetatud väidab sisuliselt, et komisjon ei võtnud arvesse tema kavatsust säilitada erinev teenus, kandmata oma majandusmudelit Aer Lingusele üle „täies ulatuses” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1133; vt eespool punkt 396).
- 416 Etteheide ei võta arvesse asjaolu, et komisjon arvestas täielikult hageja mainitud hüpoteesi. Tema kahtlused väidetava kulude kokkuvõtte osas seoses hageja esitatud andmetega on järgmised: Ryanair kas rakendab täielikult oma majandusmudelit ja sel

juhul tuleb Ryanairi väidetud kulude kokkuhoiu hindamisel arvesse võtta Aer Linguse majandusmudelist tulenevat toodete omaduste taseme ja tulu vähenemist; või Ryanair säilitab vastavalt oma kavatsusele Aer Linguse majandusmudelist tulenevad toote omaduste taseme ja tulu ning sel juhul on kulude kokkudevõid tingimata väiksem, kui see, mis tuleneb Ryanairi odavate teenuste ja n-ö *low cost* majandusmudeli kohaldamisest täies ulatuses. Komisjon rajab õigustatult oma arutluskäigu, mida ta vaidlustatud otsuses järgis, sellele Ryanairi esitatud andmeid puudutavale ebatäpsusele.

<sup>417</sup> Kolmandaks, mis puudutab vaidlustatud otsuses tehtud viidet Ryanairi poolt lennutevõtja Buzzi, kes on KLM-i tütarettevõtja, omandamise suhtes astunud sammudele (vaidlustatud otsuse põhjendus 1134; vt eespool punkt 397), siis tuleb märkida, et pooled nõustuvad sellega, et see ost ei olnud sama laadi kui Aer Linguse kavandatav ost. Just nimelt vaidlustatud otsuses esitatud lahendus annab tunnistust nende kahe tehingu erinevustest (Buzzi kaubamärgi kadumine, lennukite tagastamine, suurema osa lennuliinide teenindamise peatamine). Ryanairi poolt selle näite alusel osutatud kulude kokkudevõid tugineb seega hüpoteesile, et omandatud ettevõtjale kohaldatakse Ryanairi majandusmudelit täies ulatuses.

<sup>418</sup> Neljandaks, mis puudutab avalikul pakkumisel selle hageja võetud kohustuse ulatust, mis puudutab Aer Linguse pakutavate hindade vähendamist, kütuse lisamaksu kaotamist, sageduste säilitamist ja teenuse parandamist (vaidlustatud otsuse põhjendus 1134; vt eespool punkt 398), siis nagu komisjon oma menetlusdokumentides väidab, ilma et hageja talle selles osas vastu vaidleks, ei saa lubadust käituda täpsustamata aja jooksul, mis on potentsiaalselt väga lühike, kindlal viisil, pidada kulude kokkudevõiuks ega kulude kokkudevõiu olemasolu tõendiks.

419 Viiesimane, mis puudutab võimalike reklaamikulude vähenemisega seonduvat kulude kokkuhoidu (vaidlustatud otsuse põhjendus 1136; vt eespool punkt 399), siis ei sea hageja kriitika kahtluse alla vaidlustatud otsuses väljendatud kartuse ulatust. Nimelt, kui Ryanair kavatseb säilitada Aer Linguse erineva poliitika kaubamärgi ja kvaliteedi osas, siis peaks Aer Lingus jätkama omaenda erinevat turundusstrateegiat. Selline valik võib tegelikult muuta vajalikuks reklaamikulutuste säilitamise, tagamaks, et klientid ei aja kahte ettevõtjat segi.

420 Kuuendaks, õhusõidukite omamise kulude osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 1137 ja 1138; vt eespool punkt 400) leidis komisjon vaidlustatud otsuses, et mis puudutab Ryanairi optsoonide kasutamist, mis võimaldab tal osta õhusõidukeid turuhinnast madalama hinnaga, siis on tõenäoline, et Ryanair kasutab neid optsoone enda lennukipargi uuendamiseks. Kui Ryanair kavatseb saada kohest kasu uute lennukite müügist teisele lennuettevõtjale või kanda optsoone üle Aer Lingusele, et uuendada selle ettevõtja lennukiparki, siis õhusõidukite muu kasutamise asendamise kulud on täpselt võrdsed kulude kokkuhoiduga, mistõttu see muutuks olematuks. Samuti märkis komisjon, et isegi kui need kaks eelmist hüpoteesi ei osutuks tõeseks, siis hüpoteesid, mida kasutati õhusõidukite omamise kulude mõõtmiseks, näivad „eriti optimistlikud”, kuna need tuginevad võimalusele müüa Aer Linguse lennukipark selle arvestusliku väärtusega.

421 Hageja kriitika ei sea selle analüüsi põhjendatust kahtluse alla. Mis puudutab võimalust neid optsoone mitte kasutada, siis see võimalus muidugi on olemas, aga Ryanair kaotaks seega võimaliku kasu. Hageja väljendatud soovi osas, et komisjon tõendaks, et Boeinguga sõlmitud lepingute tingimused võimaldavad tal kasutada neid „soovimatuid optsoone” ja müüa lennukid vabal turul edasi või et ta otsustab tegelikult neid optsoone kasutada, et pakkuda Boeingule selliselt uute lennukite turul konkurentsi, on raske mõista, milleks seda tõendamist vaja on. Tegelikult piirdub komisjon

erinevatele võimalustele viitamisega, mis Ryanairil on, kui ta otsustab oma optsoone kasutada, märkides, et need optsoonid olid esialgu mõeldud Ryanairi lennukipargi uuendamiseks. Viimaseks, hageja ei selgita, miks komisjoni kriitika, mis puudutab optimismi Aer Linguse lennukipargi müümise suhtes arvestusliku väärtuse alusel, on ekslik tulenevalt üksnes tema kogemusest selles valdkonnas.

422 Seitsmendaks, mis puudutab lennujaamamaksusid ja maapealse teenindamise kulusid (vaidlustatud otsuse põhjendus 1139; vt eespool punkt 401), siis tuleb sarnaselt komisjoniga tõdeda, et viimati nimetatud vaid märkis vaidlustatud otsuses, et „kulude vähenemine, mis tuleneb Aer Linguse teenuste ülekandmisest teisejärgulistesse lennujaamadesse, ei kujuta endast iseenesest kulude kokkuhoidu”. Seda on võimalik mõista komisjoni toodud näite abil, millest nähtub, et Ryanair väitis muu hulgas, et ta sõlmis Bergamo lennujaamaga kokkuleppe, mille kohaselt viimane küsib temalt reisija kohta oluliselt madalamat hinda kui see, mida nõutakse Aer Linguselt Milano teenindamise eest. Bergamo on siiski teisejärguline lennujaam, mida Aer Lingus ei teeninda, ning seega toimuks väidetav kulude kokkuhoid vaid siis, kui Aer Linguse praegused lennud Milano-Linantesse ja Milano-Malpensasasse viidaks üle Bergamosse. Arvestades selle Aer Linguse teenuste pakkumise muutuse vajadust, on komisjon õigustatult vaidlustatud otsuses vaidlustanud niisuguse kulude kokkuhoiu olemasolu.

423 Kaheksandaks, mis puudutab Ryanairi suurema või väiksema kontrollosaluse mõju Aer Linguses (vaidlustatud otsuse põhjendus 1140; vt eespool punkt 402), siis on komisjon vaidlustatud otsuses sisuliselt õigesti leidnud, et alla 100% osalus muudaks väidetava kulude kokkuhoiu saavutamise keerulisemaks, arvestades teatatud koonduumise „vaenulikkust”. Vastupanu, mida võivad avaldada Aer Linguse aktsionärid, kes ei nõustu kontrolli omandamisega Ryanairi poolt, kui neist mõnele, näiteks Iiri riigile või Aer Linguse töötajatele, võib kuuluda märkimisväärne osalus Aer Linguse

kapitalis, võib edasi lükata või takistada teatavaid otsuseid, mida Ryanair võib teha kulude vähendamiseks.

- 424 Eelnevast nähtub, et hageja etteheited, mis puudutavad väidetava kulude kokkuhoiu kontrollitavust, tuleb tagasi lükata.

## *2. Teatava väidetava kulude kokkuhoiu ühinemispõhisus*

### a) Poolte argumendid

- 425 Hageja vaidlustab komisjoni väite, mille kohaselt teatav kulude kokkuvõtteid, näiteks personalikulude vähendamine, lennukite parem kasutamine ja kütuse- ja turustus- kulude vähendamine „ei põhine tõenäoliselt koondumisel” ja Aer Lingus võiks neid saada koondumisest sõltumata (vaidlustatud otsuse põhjendused 1143–1145). Hageja möönis, et Aer Linguse ühikukulud vähenesid alates 2001. aastast, kuid märgib, et selle lennuettevõtja viimasest vahearuandest nähtub, et Aer Linguse kulud suurenevad. Lisaks on Aer Linguse kulud Ryanairi omadest oluliselt suuremad, kusjuures vahe aina kasvab. Tehingu puudumisel ei saaks Aer Lingus kasu mastaabisäästudest, mis on seotud tema ostuga Ryanairi poolt. Kuna Aer Linguse lennukite arv ei ole viimase viie aasta jooksul oluliselt kasvanud, siis on mõistlik eeldada, et Aer Lingus ei saaks ega tahaks kiiresti kasvada, et tegutseda Ryanairiga samas mõõtkavas. Teatav kulude kokkuvõtteid, mis ei ole seotud mastaabiga, nagu tagasisõidu vajaliku aja vähendamine Dublini lennujaamas, põhineb suures osas koondumisel, kuna Aer Lingus ei oleks

üritanud saavutada lühemat tagasisõiduks valmistumise aega (vt Ryanairi 25. jaanuari 2007. aasta vastus teabenõudele, mille komisjon esitas koondumismääruse artikli 11 alusel). Vastupidi komisjoni väidetele ei oleks väidetav Ryanairi poolt Aer Lingusele avaldatav konkurentsipurve iseenesest kujutanud endast Aer Linguse jaoks stiimulit jääda tõhusaks ettevõtjaks.

- <sup>426</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- <sup>427</sup> Suuniste punktist 85 nähtub, et tõhususe kasv on konkurentsimoju hindamise seisukohast oluline, kui see tuleneb otseselt teatatud ühinemisest ja seda ei ole vähem konkurentsivastasel teel võimalik samal määral saavutada. Sellistel asjaoludel loeb komisjon tõhususe kasvu põhjustajaks ühinemise ja tõhususe kasvu ühinemispõhiseks. Ühinevad osapooled peavad esitama õigeaegselt kogu asjakohase teabe, mis on vajalik näitamaks, et puuduvad teatatud ühinemisest vähem konkurentsivastased, realistlikud ja saavutatavad võimalused. Komisjon kaalub üksnes võimalusi, mis on ühinevate osapoolte jaoks asjaomases olukorras praktilised, võttes arvesse kõnealuse tootmis- haru väljakujunenud äritavasid.



- 428 Komisjon märkis vaidlustatud otsuses, et teatava väidetava kulude kokkuhoiu, näiteks personalikulude vähendamine, lennukite parem kasutamine ning kütuse- ja turustuskulude vähendamine, võiks Aer Lingus saavutada kavandatavast koondumisest sõltumata (vaidlustatud otsuse punkt 7.10.4.3).
- 429 Selle väite vaidlustamiseks piirdub hageja kinnitusega, et viimasest Aer Linguse vahearuandest, mis kannab 30. augusti 2007. aasta kuupäeva, nähtub, et selle ettevõtja kulud kasvavad ja et igal juhul on need tema omadest suuremad. Kavandatav koondumine võimaldaks Aer Lingusel saada suuremaid mastaabisääste kui need, mida ta oleks saanud tehingu puudumisel.
- 430 Tuleb siiski leida, et hageja esimese argumendiga ei saa nõustuda, kuna komisjonile ei saa ette heita, et ta ei võtnud 27. juunil 2007 vaidlustatud otsuse tegemisel arvesse tulemit, mis avaldati alles 31. augustil 2007. Seega, nagu möönab ka hageja, tugines komisjon vaidlustatud otsuses õigustatult asjaolule, et „alates aastast 2001 on [...] Aer Lingusel välja kujunenud kindel võime vähendada ühikukulusid”. Lisaks ei sea mastaabisääste puudutav argument, mille Ryanair esitas, kahtluse alla komisjoni väite põhjendatust, kes tõstab esile pigem Aer Linguse valitud hinna-kvaliteedi kombinatsiooni tõhususe.
- 431 Järelikult tuleb etteheited, mis puudutavad teatava väidetava kulude kokkuhoiu ühispõhisust, tagasi lükata.

### 3. *Kasu tarbijatele*

#### a) Poolte argumendid

<sup>432</sup> Hageja märgib, et komisjon tunnistas seost, mis on lennuliinile sisenemisega seotud püsikulude ja kasumi taseme vahel, millest alates sisenemine muutub tulutoovaks, ja konkurentsi suurenemist, mille niisugune sisenemine tõenäoliselt konkreetset lennuliinil tingib (vaidlustatud otsuse põhjendus 1147). Komisjon järeltas väärt, et „püsikuludest tulenev väidetav kulude kokkuhoid ei mõjuta Ryanairi otsuseid, mis puudutavad olemasolevate lendude hindade kehtestamist” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1148). Selliselt toimides ei võta komisjon arvesse asjaolu, et lennundussektoris mõjutavad püsikulud kiiresti otsuseid, mis puudutavad marginaalset tootmist ja sagedusi. Ryanair on tuntud madalate tegevuskulude poolest ja selle poolest, et ta kannab väikse osa nendest kuludest üle tarbijatele pakutavatele hindadele. Lisaks peavad lennundussektoris teenuse osutajad tegema tihti lühiajalisi kohandusi mahtude ja lennuaegade osas, mida Aer Linguse kulude struktuur ei võimalda. Komisjon on niisiis samuti väärt märkinud, et „kasu klientidele ei ole seega vahetu, vaid see sõltub reast sündmustest, ning on järelkult märkimisväärtelt ebakindlam kui piirkulude vähendamise mõju hindadele (mis ajendab kohe hindu langetama)” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1148). See väide ei ole põhjendatud ega tugine tõenditele ning on vastuolus Ryanairi kogemusega.

<sup>433</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, vaidleb vaidlustatud otsusele viidates hageja argumentidele vastu.

## b) Üldkohtu hinnang

- 434 Kasu osas tarbijatele nähtub suuniste punktist 79, et tõhusust käsitlevate väidete hindamisel on asjaomaseks võrdlusaluseks asjaolu, et tarbijate olukord pärast ühinemist ei halvene. Selleks peab tõhususe kasv olema piisav ja õigeaegne ning põhimõtteliselt tarbijate huvides nendel asjaomastel turgudel, kus vastasel juhul esineksid tõenäoliselt konkurentsiprobleemid.
- 435 Sellega seoses nähtub suuniste punktist 80, et ühinemistega võib kaasneda erinevaid tõhususe kasvu viise, mis võivad viia hinnalanguseni või tuua tarbijatele muud kasu. Näiteks võib tootmis- või turustamiskulude säästmine anda ühinemisel tekkinud üksusele võimaluse ja ajendi hindu langetada. Lisaks vajadusele teha kindlaks, kas tõhususe kasv toob tarbijate jaoks kaasa puhaskasu, on kulutasuvus, millega kaasneb muutuvate kulude või piirkulude vähendamine, tõenäoliselt kulude kokkuhoiu hindamise seisukohast olulisem kui püsikulude vähendamine, kuna muutuvate ja piirkulude vähendamine toob üldjuhul tõenäolisemalt tarbijate jaoks kaasa madalamad hinnad. Kulude vähendamist, mis tuleneb üksnes toodangu konkurentsivastasest vähendamisest, ei saa pidada tarbija seisukohast kasuteguriks.
- 436 Lisaks nähtub suuniste punktist 84, et ühinemisel tekkinud üksuse ajend tõhususe kasvu tarbijatele ülekandmiseks on sageli seotud turule jäänud äriühingute ja potentsiaalsete turuletulijate konkurentsivõimega. Mida suurem on võimalik negatiivne mõju konkurentsile, seda rohkem peab komisjon olema kindel, et väidetav tõhususe kasv peab olema märkimisväärne ja tõenäoline ning see kantakse tarbijale piisaval

määral üle. Selles osas on suunistes märgitud, et on äärmiselt ebatõenäoline, et ühine-  
mist, mis toob kaasa monopoolsele läheneva turuseisundi või samalaadse turuvõimu  
taseme, saab kuulutada ühisturuga kokkusobivaks põhjusel, et tõhususe kasvust pii-  
saks võimaliku konkurentsivastase mõju korvamiseks.

437 Vastuseks Ryanairi väitele, et õhusõidukite käitamiskulude vähendamine mõjutab  
lennuettevõtja „marginaalset” otsust opereerida lende teatud lennuliinil või mitte,  
tunnistas komisjon vaidlustatud otsuses, et lennuliinile sisenemise püsikulude langus  
vähendab seda rentaabluse taset, millest alates sisenemine muutub tulutoovaks, ja et  
see sisenemine kaldub konkreetset lennuliinil konkurentsi suurendama (vaidlustatud  
otsuse põhjendused 1146 ja 1147).

438 Seejärel uuris komisjon seda, kui kindel ja kiire on selle kasu tarbijatele ülekandmine,  
et märkida, et püsikuludega seotud väidetav kulude kokkuhoid ei mõjuta Ryanairi ot-  
suseid, mis puudutavad olemasolevate lendude hindade määramist. Tema hinnangul  
saavad kliendid sellest kasu vaid siis, kui Ryanair otsustab tõsta lendude sagedust oma  
olemasolevatel liinidel või avada uus lennuliin, mis ei ole enne püsikulude vähenda-  
mist elujõuline, kuid mis muutub niisuguseks pärast koondumist. Seega, isegi kui  
kulude kokkuhoid saavutatakse, ei oleks kasu klientidele vahetu, vaid see sõltub reast  
sündmustest, ning on järelikult märkimisväärselt ebakindlam, kui piirkulude vähen-  
damise mõju hindadele (vaidlustatud otsuse põhjendus 1148).

439 Peale selle märkis komisjon, et Ryanair väidab vaid seda, et Aer Linguse kulud on  
võimalik tuua tema enda kulude tasemele ning see ei muudaks midagi võrreldes  
koondumiseelse olukorraga, kuna Ryanairi „kasumilävi” ja tulutoovate lennuliinide

ulatus ei muutu, isegi kui saavutatakse kulude kokkuvõid (vaidlustatud otsuse põhjendus 1149). Vastupidi, nendel olemasolevatel lennuliinidel, kus teenused kattuvad, seisneb koondumise vahetu mõju selles, et Ryanairi ja Aer Linguse hinnakujundust ja rentaablust puudutavad otsused tehakse üksuse sees. Kui eeldada kasumi maksimeerimise poliitikat, siis on koondumisel tekkiva üksuse huvides tõsta hindu neil lennuliinidel, arvestades uue üksuse väga suuri turuosasid, ja mis tahes reisijate ülekandmine Ryanairi ja Aer Linguse kaubamärkide vahel jääks enamikul juhtudel selle üksuse piiridesse, eelkõige nende lennuliinide puhul, mis muutuvad duopolist monopoliks (vaidlustatud otsuse põhjendus 1150).

<sup>440</sup> Komisjon mõõnis, et teoreetiliselt võidakse seda mõju korvata, kui püsikulude arvelt saadav kulude kokkuvõid põhjendaks seda, et Ryanair lisab mõjutatud lennuliinidele lisaende, mis seejärel viiks hindade languseni. Ta leidis siiski, et arvestades uue üksuse äärmiselt suuri turuosasid, mis on tihti monopoli lähedased, ja asjaolu, et väidetav kulude kokkuvõid oleks suures osas kohaldatav Aer Linguse kaubamärgile, siis oli äärmiselt ebatõenäoline, et selle kulude kokkuvõiu hinnalanguse mõju on piisav, et pöörata ümber hindade tõus, mis tuleneb horisontaalsest kattuvusest ja konkurentsi kadumisest pärast koondumist (vaidlustatud otsuse põhjendus 1150).

<sup>441</sup> Sellega seoses tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et Ryanair ei vaidlusta hinnangut, mille kohaselt ei kanta võimalikku kulude kokkuvõidu tõenäoliselt tarbijatele üle, arvestades väga suuri turuosi, mis kuuluvad uuele üksusele enamikul lennuliinidel, kus teenused kattuvad. Seega, isegi kui tõendatud oleks Ryanairi väide, mille kohaselt mis tahes kulude kokkuvõidu kasutatakse hindade langetamiseks, et suurendada mahtusid, oleks Ryanairi tõeliseks prioriteediks tõenäoliselt jätkuvalt kasumi maksimeerimine. Turgudel, kus pärast koondumist igasugune konkurents kaoks, oleks

kahtlemata palju rentaablim, kui Aer Linguse väidetavat püsikulude vähenemist ei kanta tarbijatele üle.

442 Järelikult tuleb etteheited, mis puudutavad kasu tarbijatele, tagasi lükata.

443 Eelnevast nähtub, et kõik hageja etteheited, mis puudutavad kulude kokkuhoiu kontrollitavust, selle ühinemispõhisust ja kasu tarbijatele, tuleb tagasi lükata. Seetõttu, kuna hageja ei ole tõendanud, et analüüs, mille komisjon vaidlustatud otsuses esitas, on väär osas, milles see puudutab kolme kindlaksmääratud kumulatiivset tingimust, et määratleda asjaolud, mille korral võib ta kulude kokkuhoidu koondumise hindamisel arvesse võtta, tuleb neljas väide tervikuna tagasi lükata.

#### *4. Järeldus koondumise konkurentsimõju analüüsi kohta*

444 Nelja esimese väite analüüsist nähtub, et ükski hageja argument ei sea kahtluse alla komisjoni poolt vaidlustatud otsuses tõdetut, mille kohaselt takistaks koondumise jõustamine turgu valitseva seisundi tekkimise tõttu märkimisväärselt tõhusat konkurentsi mitmel Dublinist, Corkist ja Shannonist väljuval ja sinna suunduval turul.

445 Need turgu valitsevad seisundid on kas monopoolsed, sisuliselt monopoolsed või väga olulised ning neist iseenesest piisab, et kinnitada komisjoni järeldust, mille kohaselt tuleb koondumise jõustamine tunnistada ühisturuga kokkusobimatuks.

446 Nüüd tuleb uurida viiendat ja viimast väidet kohustuste kohta.

### *E – Viies väide, mis puudutab kohustuste hindamist*

#### *1. Esialsed kaalutlused*

447 Enne kui uurida käesolevas asjas vaidlusaluste kohustuste sisu tuleb meenutada kohustuste suhtes kohaldatava analüüsi raamistikku.

#### a) Kohustuste analüüsi raamistik

448 Koondumiste kontrolli eesmärk on anda koondumises osalevatele ettevõtjatele luba, mis on vajalik ja eelneb kõigi ühenduse seisukohalt oluliste koondumiste toimumisele. Selle kontrolli raames võivad need ettevõtjad pakkuda komisjonile välja kohustusi, et saada otsus, milles tunnistatakse nende koondumine ühisturuga kokkusobivaks

(Üldkohtu 9. septembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-212/03: MyTravel vs. komisjon (EKL 2008, lk II-1967, punktid 116–118).

- 449 Haldusmenetluse etapist sõltuvalt peavad väljapakutud kohustused võimaldama komisjonil kas järeldada, et teatatud koondumise kokkusobivuses ühisturuga ei ole esialgses uurimisetapis enam tõsiseid kahtlusi (koondumismääruse artikli 6 lõige 2), või vastata põhjalikus uurimismenetluses esitatud vastuväidetele (koondumismääruse artikli 18 lõige 3, koosmõjus artikli 8 lõikega 2). Need kohustused võimaldavad seega kõigepealt ära hoida põhjaliku uurimismenetluse algatamise või seejärel sellise otsuse vastuvõtmise, millega koondumine tunnistatakse ühisturuga kokkusobimatuks (vt eespool punktis 449 viidatud kohtuotsus MyTravel vs. komisjon).
- 450 Koondumismääruse artikli 8 lõike 2 alusel võib komisjon otsusele, mis tunnistab koondumise kõnealuse määruse artikli 2 lõikes 2 sätestatud kriteeriumi alusel ühisturuga kokkusobivaks, lisada tingimusi ja kohustusi, mis on kavandatud tagama, et asjaomased ettevõtjad täidavad komisjoni ees võetud kohustusi, et muuta koondumine ühisturuga kokkusobivaks (vt eespool punktis 449 viidatud kohtuotsus MyTravel vs. komisjon).
- 451 Arvestades seda liiki tehinguga seotud olulisi finantshuve ja tööstuslikke või kaubanduslikke panuseid ning ka komisjoni pädevust selles valdkonnas, on asjaomaste ettevõtjate huvides ametiasutuse tööd hõlbustada. Samadel põhjustel tuleb ka komisjonil üles näidata suurimat hoolsust oma ülesande täitmisel koondumiste kontrollimisel (vt endise koondumismääruse osas eespool punktis 449 viidatud kohtuotsus MyTravel vs. komisjon, punkt 119).



- 452 Samuti tuleb märkida, et koondumiste kontrolli raames võib komisjon heaks kiita vaid kohustused, mis muudavad teatatud koondumise ühisturuga kokkusobivaks (vt endise koondumismääruse osas eespool punktis 41 viidatud kohtuotsus *General Electric vs. komisjon*, punkt 555).
- 453 Sellega seoses tuleb järeldada, et ühe koondumise osalise väljapakutud kohustused vastavad sellele tingimusele vaid siis, kui komisjon saab kindlalt järeldada, et neid oleks võimalik täita ning et neist tulenevad abimeetmed on piisavalt elujõulised ja kestvad selleks, et turgu valitseva seisundi tekkimine või tugevnemine või tõhusa konkurentsi takistamine, mida kohustusega üritatakse ära hoida, ei saaks toimuda lähitulevikus (vt endise koondumismääruse osas ja arvestades seda, et kõik käesolevas kohtuasjas välja pakutud abimeetmed ei olnud struktuurilised, eespool punktis 41 viidatud kohtuotsus *General Electric vs. komisjon*, punkt 555).
- 454 Lisaks nähtub komisjoni 7. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 802/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT L 133, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 88), artikli 19 lõikest 2, et kohustused, mida asjaomased ettevõtjad pakuvad koondumismääruse artikli 8 lõike 2 kohaselt, esitatakse komisjonile 65 tööpäeva jooksul alates menetluse algatamise kuupäevast. Juhul kui koondumismääruse artikli 8 lõike 2 kohaselt vastuvõetava otsuse vastuvõtmise tähtaega pikendatakse, pikeneb 65 tööpäeva pikkune tähtaeg automaatselt sama arvu tööpäevade võrra. Käesolevas asjas lõppes määruse nr 802/2004 artikli 19 lõikes 2 ette nähtud tähtaeg 3. mail 2007 (vaidlustatud otsuse põhjendus 1237).

455 Hilinenult esitatud kohustuste osas nähtub teatise endise koondumismääruse ja komisjoni määruse (EÜ) nr 447/98 seisukohalt vastuvõetavate parandusmeetmete kohta (EÜT 2001, C 68, lk 3; ELT eriväljaanne 08/02, lk 89; edaspidi „parandusmeetmete teatis”) punktist 43, mille lahendusi komisjon kasutas käesolevas asjas seoses koondumismääruse ja määrusega nr 802/2004, et teatud koondumise osaliste kohustusi võidakse arvesse võtta kahe tingimuse koosinemisel, st esiteks siis, kui need kohustused lahendavad eelnevalt tuvastatud konkurentsiprobleemid selgelt ja ilma, et oleks vaja läbi viia täiendavat uurimist, ning teiseks siis, kui on piisavalt aega liikmesriikidega nende kohustuste osas konsulteerimiseks (vt endise koondumismääruse osas eespool punktis 28 viidatud kohtuotsus EDP vs. komisjon, punkt 163, ja eespool punktis 449 viidatud kohtuotsus MyTravel vs. komisjon, punkt 127).

b) 3. mai 2007. aasta kohustuste kirjeldus ja hindamine

456 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1153 märkis komisjon, et haldusmenetluses esitas Ryanair mitu kohustuste seeriat: 29. novembril 2006 „I faasi esialgsed kohustused”, 14. detsembril 2006 „I faasi muudetud kohustused”, 17. aprillil 2007 vastuseks vastuväiteteatisele „II faasi esialgsed kohustused” ja 3. mail 2007 tema sõnul „lõplikud kohustused” (edaspidi „3. mai 2007. aasta kohustused”).

457 Komisjon märkis, et 3. mai 2007. aasta kohustused on esitatud mitmes dokumendis, st esiteks „kirjas kohustuste võtmise kohta”, mis sisaldab pakutud kohustuste kirjeldust ja üldisi kommentaare uurimise ja nende kohustuste sobivuse kohta, ning teiseks

lisas, mis vastab komisjoni kohustuste teksti näidisvormile, mis kirjeldab „kohustuse nr 2 mehhanismi üksikasju” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1162).

<sup>458</sup> Vaidlustatud otsuses toodud kirjelduse kohaselt (vaidlustatud otsuse põhjendus 1164) võib pakutud kohustuste põhisisu kokku võtta, eristades teenindusaegu puudutavaid kohustusi (esimesed neli meetet) nendest, millel ei ole mingit seost teenindusaegadega (kaks viimast meetet):

- esiteks, Ryanair kohustus võimaldama kasutada teenindusaegu Londoni Heathrow’st väljuval ja sinna suunduval lennuliinil nn liisingukokkuleppe alusel, kusjuures need teenindusajad on reserveeritud üksnes British Airwaysile ja Air France’ile (vt ka vaidlustatud otsuse põhjenduse 1164 joonealune märkus nr 1410);
- teiseks, Ryanair kohustus vajaduse korral võimaldama kasutada teenindusaegu muudel kattumatel Dublinist väljuvatel ja sinna suunduvatel lennuliinidel (mis tema sõnul võimaldab lennuettevõtjatel opereerida teatud arvu Dublinis paiknevate lennukitega) ja pakkus lisaks võimalust vajaduse korral kasutada sama arvu teenindusaegu kattuvate lennuliinide konkreetsetes sihtlennujaamades;
- kolmandaks kohustus Ryanair võimaldama vajaduse korral kasutada teenindusaegu neil kattumatel lennuliinidel, mille lähte- ja sihtpunkt on Cork ja Shannon (tegemist on igapäevaste teenindusaegadega Corkis ja Shannonis ning sama arvu teenindusaegadega Londoni Stanstedis sellesse lennujaama saabuvate lendude

jaoks ning saabuvate ja väljuvate lendude teenindusaegadega Corkis ja Liverpoolis, et lihtsustada sisenemist lennuliinile Cork-Manchester ja Cork-Liverpool);

- neljandaks, oma kirjas kohustuste võtmise kohta pakkus Ryanair välja „mitte viia Aer Linguse omandamist lõpule” enne, kui ta leiab „omandaja”, kes kohustub kasutama Dublinis paiknevatele lennukitele ettenähtud teenindusaegu;
  
- viiendaks, Ryanair kohustus kohe langetama Aer Linguse lühimaalendude piletihindasid vähemalt 10%, kõrvaldama kohe kütuselisatasud, mida Aer Lingus rakendab oma pikamaalendudel, säilitama Aer Linguse kaubamärgi ning käitama Aer Lingust ka tulevikus Ryanairist eraldi;
  
- kuuendaks kohustus Ryanair esiteks mitte suurendama „uue ettevõtja lennuliinile sisenemise korral” lendude arvu ühelgi koondumisega mõjutatud lennuliinil, kus teenused kattuvad, üle Ryanairi ja Aer Linguse ühiselt sooritatud lendude arvu igal lennuliinil pärast koondumise lõpuleviimist kuue järjestikuse hooaja jooksul, nagu on selle kindlaks määranud International Air Transport Association (IATA), ja teiseks mitte vähendada lendude arvu kõnealustel lennuliinidel, „välja arvatud juhul, kui lennuliin on mittetulus või muutub mittetulusaks” (lendude sageduse külmutamine).

459 Komisjon meenutas seejärel, et ta saatis 3. mai 2007. aasta kohustused kolmandatele isikutele mittekonfidentsiaalses versioonis, millele oli lisatud küsimustik, et nad saaksid esitada oma seisukoha ja selgitada teatavaid faktilisi küsimusi (näiteks mis puudutab parandusmeetme piisavat ulatust või tõenäosust, et need kohustused toovad kaasa sisenemise) (vaidlustatud otsuse põhjendus 1165).

- 460 Viimaseks esitas komisjon 3. mai 2007. aasta kohustuste hindamise tulemuse (vaidlustatud otsuse põhjendused 1166–1234), enne kui ta järeldas, et need ei ole piisavad, et korvata märkimisväärsed tõhusa konkurentsi tuvastatud takistused (vaidlustatud otsuse põhjendus 1235).
- 461 Esiteks märkis komisjon, et 3. mai 2007. aasta kohustused olid sõnastatud ebaselgelt ja tihti vasturääkivalt (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.1). Tema sõnul ei ole neid ebaselguse tõttu võimalik ellu viia ega rakendada, kuna 3. mai 2007. aasta kohustused ei vasta parandusmeetmete teatises ja eespool punktis 41 viidatud kohtuotsuses *General Electric vs. komisjon* (punkt 555) määratletud miinimumnõuetele.
- 462 Komisjoni sellekohased märkused puudutavad kohustuste vormi (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.1.1), „esialgset omandajat” puudutava kohustuse ebaselgust (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.1.2), teenindusaegade loovutamise mehhanisme (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.1.3) ja „kohustuse nr 1” kirjeldust (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.1.4).
- 463 Teiseks uuris komisjon 3. mai 2007. aasta kohustuste sisu, enne kui ta järeldas, et need ei ole suutelised tuvastatud konkurentsiprobleeme kõrvaldama (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.2). Sisuliselt kritiseeris komisjon asjaolu, et kavandatavad kohustused ei kujutanud endast äritegevuse loovutamist, mis on käesolevas asjas vajalik, vaid peamiselt „juurdepääsu puudutavat parandusmeedet”, mis on määratletud vastavalt

eelmiste lennuettevõtjaid puudutavate juhtumite jaoks vastuvõetud näidisele. Vaidlustatud otsuses on esitatud järgmised põhjused:

- mis puudutab teenindusaegu lennuliinidel, kus teenused Dublinist, Corkist ja Shannonist väljumisel ja sinna suundumisel kattuvad (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.2.1), siis näitasid komisjoni uuring ja turul tegutsejate konsulteerimise tulemused 3. mai 2007. aasta kohustuste kohta, et ei olnud mingit märki piisava sisenemise kohta enamikule tuvastatud lennuliinidele ja et teenistusaegade pakkumine ei taasta konkurentsi suurel osal puudutatud 30 ringis olevatel lennuliinidel, kus teenused kattuvad. Komisjon märkis niisiis, et „esialgse omandaja” ettepanek ei saa korvata sisenemise perspektiivi puudumist (vaidlustatud otsuse põhjendused 1197 ja 1198), et pakutud kohustuste ulatus oli ebapiisav, kuna lennujaamade ülekoormus ei ole sisenemise peamine tõke, et asuda konkureerima otse üksusega Ryanair-Aer Lingus (vaidlustatud otsuse põhjendused 1199–1206), et kohustused ei käsitlenud niisuguste oluliste sihtlennujaamade teenindusaegu nagu Roissy-Charles-de-Gaulle’i, Frankfurti, Brüsseli, Milano-Linate või Milano-Malpensa teenindusaegu (vaidlustatud otsuse põhjendused 1207–1209), et kohustused saaksid võimaldada vaid „killustatud sisenemist”, mis vähem tõenäoliselt taastab tõhusa konkurentsi (vaidlustatud otsuse põhjendused 1210–1212), ja et kohustused ei võtnud arvesse uue turuletulija tegevusmudelit (vaidlustatud otsuse põhjendused 1213–1215);
- mis puudutab teenindusaegu lennuliinil Dublin-London (Heathrow) (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.2.2), siis turul tegutsejate konsulteerimine kinnitas komisjoni analüüsi, mille kohaselt olid British Airways ja Air France, ning vähemalt üks nende konkurent huvitatud nende teenindusaegade saamisest ja sellel lennuliinil enda olemasoleva tegevuse laiendamisest. Vaatamata sellele, et British Airwaysi ja Air France’i puudutava ainuõigusklausli tõttu ei viiks pakutavad teenindusajad uute sisenemisteni, tunnistas komisjon, et see teenindusaegade pakkumine, oletades, et teenindusajad loovutatakse, viiks tõenäoliselt konkurentide tegevuse laiendamiseni sellel lennuliinil, kes võiksid teataval määral avaldada üksusele

Ryanair-Aer Lingus lennuliinil Dublin-Londoni survet (vaidlustatud otsuse põhjendus 1216). Komisjon väljendas siiski kahtlust seoses nende kohustuste piisavuse ja tõhususega mitmel põhjusel: raskused selle kindlakstegemisega, kas need lennuettevõtjad saavad pakkuda odavhindadega teenuseid, mis on võrreldavad Ryanairi omadega ja mis võiksid asendada piisavalt Aer Linguse avaldatud konkurentsiruve kadumise (vaidlustatud otsuse põhjendus 1217), ebakindlus seoses sellega, kas kahele asjassepuutuvale lennuettevõtjale pakutavad lendude sagedused on piisavad, et avaldada uuele üksusele tõhusat survet (vaidlustatud otsuse põhjendus 1218), ja kohustuste ebaselgus (vaidlustatud otsuse põhjendus 1219);

- mis puudutab kohustusi, millel ei ole teenindusaegadega mingit seost (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.2.3), mis seisnevad Aer Linguse lühimaalendude hindade koheses vähemalt 10% vähendamises, pikamaalendude suhtes kohaldatavate kütuselisatasude koheses kaotamises, „sageduste külmutamises” ja eraldi käitamise ja kaubamärkide säilitamises, siis tõdes komisjon, et need ei lahenda otse ühtegi tuvastatud konkurentsiprobleemi ja tekitasid mitu küsimust seoses nende kontrollimisega ja viimase kohaldatavusega.

<sup>464</sup> Veel märkis komisjon, et oli keeruline teada, kas pakutud kohustusi oli võimalik täita ilma teiste Aer Linguse aktsionäride nõusolekuta (vaidlustatud otsuse punkt 8.2.2.4). Eelkõige leidis ta, et õiguslikus plaanis oli suuri kahtlusi seoses Ryanairi võimalusega loobuda Aer Linguse teenindusaegadest Heathrows, kuna lennuettevõtja põhikiri annab teatavad vetoõigused Iiri valitsusele, mis võimaldab viimasel teenindusaegade ülekandmise blokeerida.

## c) 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti kirjeldus ja hindamine

<sup>465</sup> Komisjon meenutas, et 29. mail 2007 toimus koosolek telefonikonverentsi vormis, kus Ryanairi teavitati turul tegutsejatega konsulteerimise tulemustest seoses tema kohustustega, ja komisjoni esialgsest hinnangust 3. mai 2007. aasta kohustustele (vaidlustatud otsuse põhjendus 1153). Komisjon märkis, et pärast seda koosolekut ja järgnevaid täiendavaid arutelusid esitas Ryanair 1. juunil 2007 esialgse versiooni vormis muudetud kohustused, mida vaidlustatud otsuses nimetati „muudetud lõplike kohustuste projektiks” (edaspidi „1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt”). Komisjon täpsustas, et Ryanairi sõnul oli pakutud muudatuste eesmärk korvata tuvastatud puudused seoses 3. mai 2007. aasta kohustustega (vaidlustatud otsuse põhjendus 1236).

<sup>466</sup> Komisjon märkis vaidlustatud otsuses, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt esitati sõnaselgelt esialgse versiooni kujul, allkirjata ja ilma et oleks järgitud määruse nr 802/2004 artiklis 20 ette nähtud vorminõudeid. Seetõttu leidis komisjon, et kuna Ryanair ei ole formaalselt uusi kohustusi esitanud, ei olnud ta kohustatud neid vaidlustatud otsuses hindama (vaidlustatud otsuse põhjendus 1237).

<sup>467</sup> Igal juhul on komisjon arvamusel, et isegi kui 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt oleks edastatud vormikohaselt, ei oleks need kohustused ikkagi olnud piisavad, et võimaldada tal juba tema valduses oleva teabe põhjal järeldada, et need lahendasid täielikult ja selgelt tuvastatud konkurentsiprobleemid. Komisjon nentis tegelikult, et kohustuste esitamise tähtaeg vastavalt määrusele nr 802/2004 möödus 3. mail 2007.



Lisaks on komisjon arvamusel, et isegi kui ta erandjuhtudel saab vastu võtta parandusmeetmete muudatusi, isegi kui uus turul tegutsejatega konsulteerimine ei ole enam võimalik, peavad need kohustused kõrvaldama kõik tuvastatud konkurentsiprobleemid kindlal viisil (vaidlustatud otsuse põhjendus 1237). Ent komisjon märkis eelkõige, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt põhineb jätkuvalt teenindusaegade loovutamisel ja ei too ühtegi uut asjaolu, mis võib mõjuda teistele tuvastatud turuletuleku tõketele, ja võimaldaks tal seega ümber hinnata turul tegutsejatega konsulteerimise negatiivsed tulemused tegeliku sisenemise tõenäosuse osas. Peale selle oli komisjoni hinnangul uue garanteeritud sisenemise ulatus ikka veel ebapiisav, kuna kohustused nägid ette vaid ühe „esialgsest omandajast” turuletulija, kellel on suurem, kuid veel ebapiisav arv õhusõidukeid. Veel märkis komisjon, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt ei näinud samuti ette teenindusaegade loovutamist kõikides kõnealustes sihtlennujaamades, eelkõige teenindusaegu ülekoormatud lennujaamades, ja et muud lahenduseta probleemid puudutasid muu hulgas õiguslikku ebakindlust seoses teenindusaegadega London-Heathrow lennujaamas ja „esialgset omandajat” käsitlevate sätete rakendamist (vaidlustatud otsuse põhjendus 1238).

<sup>468</sup> Seetõttu järeldas komisjon vaidlustatud otsuses, et isegi kui 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt oleks edastatud vormikohaselt, ei oleks see tal võimaldanud nõutud kindlusega kinnitada, ilma et oleks vaja turul tegutsejatega uuesti konsulteerida, et need kohustused, kui need on täidetud, lahendaksid piisaval määral tuvastatud konkurentsiprobleemid, mille kavandatav koondumine on põhjustanud (vaidlustatud otsuse põhjendus 1239).

<sup>469</sup> Selle analüüsi vaidlustamiseks meenutas hageja sisuliselt, et ta pakkus haldusmenetluses viis seeriat kohustusi vastavalt 29. novembril, 14. detsembril 2006, 17. aprillil, 3. mail ja 1. juunil 2007. Viimased kaks kohustuste seeriat seisnesid esimese seeria puhul tegevusega seotud kohustustes, mis hõlmasid Aer Linguse hindade 10%

langetamist, Aer Linguse kütuselisatasude kaotamist, sageduste säilitamist olemasolevatel lennuliinidel, välja arvatud juhul, kui need ei ole enam kasumlikud, ja sageduste suurendamata jätmist uue turuletulija opereeritavatel lennuliinidel, teine seeria seisnes Dublinis teenindusaegade loovutamist puudutavates kohustustes, mis võimaldavad ühel või kahel konkurendil valida selle baasiks olulise arvu õhusõidukite puhul (vahet tehakse Dublin-London (Heathrow) lennuliini ja teiste lennuliinide vahel), ja ka Shannonis ja Corkis, ning viimaseks „esialgset omandajat” puudutavas kohustuses, mille kohaselt viiakse koondumine lõpule vaid siis, kui on olemas omandaja teenindusaegadele Dublinis.

470 Viimase kohustuste seeria osas viitab hageja koosolekule, mis toimus komisjoniga 1. juunil 2007, mille käigus viimane pakkus 3. mai 2007. aasta kohustuste muudatust, eesmärgiga korvata tuvastatud probleemid. Hageja sõnul puudutasid need muudatused vajadust, et ta pakuks kuue kuu jooksul alates vaidlustatud otsuse vastuvõtmisest (mida oli võimalik pikendada kuue kuu võrra) välja „esialgse omandaja”, kes jätkaks kohe olulise arvu õhusõidukeid Dublinisse. Vastuseks kohustus Ryanair leidma teenindusaegadele lennuliinil Dublin-London (Heathrow) „esialgse omandaja”, kes jätkaks kaks lennukit Dublinisse, ja ühe teise teistele teenindusaegadele, kes jätkaks baasi poole suurest arvust õhusõidukitest, mida komisjon ette nägi. Samuti kohustus Ryanair andma „esialgse omandaja” kasutusse teenindusaegu Dublinis, igal ajal kolme esimese aasta jooksul täiendavaid vajalikke teenindusaegu, et saavutada komisjoni poolt nõutud suur arv õhusõidukeid, ja eelistama Dublinis teenindusaegade omandamisel turuletulijat, kes omandab teenindusaegu Heathrows. Lisaks kohustus Ryanair leidma „esialgse omandaja” kuue kuu jooksul alates uue Aer Lingust puudutava pakkumise avaldamisest ja avaldama selle uue pakkumise kuue kuu jooksul alates vaidlustatud otsuse vastuvõtmisest, kusjuures seda tähtaega on võimalik pikendada kuue kuu võrra. Vaidlustatud otsus ei võimalda aru saada, miks lubavad komisjoni nõutud

muudatuste ja Ryanairi tehtud muudatuste erinevused järeldada, et kohustuste viimane seeria ei ole rahuldav (vaidlustatud otsuse põhjendus 1238).

- 471 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, meenutab, et tõhusa konkurentsi taastamiseks peavad pakutud kohustused kõrvaldama Ryanairi ja Aer Linguse vahelise tegeliku ja võimaliku konkurentsi kaotamisest tuleneva konkurentsivastase mõju kõikidel 50 puudutatud turul. Ta esitas selles osas vaidlustatud otsuses põhjused, millest tulenevalt 3. mail 2007 ehk määruse nr 802/2004 artikli 19 lõikes 2 ette nähtud tähtaja viimasel päeval esitatud kohustused sisaldasid formaalseid puudusi ja ei olnud suutelised kõrvaldama tuvastatud konkurentsiprobleeme (vaidlustatud otsuse põhjendused 1167–1234). Pärast määruse nr 802/2004 artikli 19 lõikes 2 ette nähtud tähtaja möödumist esitatud 1. juuni 2007. aasta kohustuste osas selgitas komisjon põhjusi, miks ei olnud võimalik järeldada, et muudetud koondumine on ühisturuga kooskõlas (vaidlustatud otsuse põhjendused 1236–1239). Igal juhul ei saa hageja väita, et komisjon oleks pidanud uurima erinevusi tema teenistuste poolt tehtud võimalike soovituste ja 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti vahel. Ainus asjassepuutuv küsimus on see, kas komisjon sai ilma kaalutlusviga tegemata järeldada, et pakutud koondumine, nagu seda on muudetud Ryanairi poolt nõuetekohaselt esitatud kohustustega, takistas märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturul.

- 472 Poolte argumente tuleb uurida selles õiguslikus ja faktilises kontekstis.

## 2. 3. mai 2007. aasta kohustuste formaalsete puuduste mitteesinemine

### a) Poolte argumendid

<sup>473</sup> Hageja väidab, et komisjon ei saa kinnitada, et 3. mai 2007. aasta kohustusi ei ole pakutud nõuetekohaselt (vaidlustatud otsuse põhjendused 1167–1182) ja et ta ei olnud kohustatud neid hindama. Kuna kohustuste sisu vaidlustatud otsuses uuriti, ei saa väita, et neid ei saanud hinnata. Selles suhtes vaidlustab hageja vaidlustatud otsuses tuvastatud formaalsete puuduste olemasolu. Nende kohustuste puhul kasutatud esitlus on identne sellega, mida kasutati 29. novembri 2006, 14. detsembri 2006 ja 17. aprilli 2007. aasta kohustuste puhul. Ainsad uued aspektid on kohustus „esialgse omandaja” kohta, mis esitati vastavalt komisjoni nõudele, ja kohustus, mis puudutab Corkis ja Shannonis täiendavate teenindusaegade lisamist. Kuna komisjon ei esitanud haldusmenetluses seoses nende kohustuste seeriate esitamisega vastuväiteid, siis ei saa ta järelikult Ryanairile ette heita seda, et viimane kasutas 3. mai 2007. aasta kohustuste puhul kohustusi sisaldavat kirja ja selgitusi sisaldavat lisa (vaidlustatud otsuse põhjendus 1168). Lisaks ei saa komisjon Ryanairile ette heita seda, et viimane ei konsulteerinud temaga enne 3. mai 2007. aasta kohustuste esitamist (vaidlustatud otsuse põhjenduse 1161 joonealune märkus nr 1403), kuna need kohustused vastasid varasematele kohustustele ja kuna leidis aset arutelu, ilma et komisjon oleks vormi osas vastuväiteid esitanud. Samuti ei saa komisjon Ryanairile ette heita seda, et ta ei kasutanud mittekohustuslikku tekstinäidist, mille komisjon vastu võttis.

<sup>474</sup> Igal juhul rõhutab hageja, et komisjon ei võtnud arvesse asjaolu, et ta oli selgitanud mitut vaidlustatud otsuses väidetud ebaselgust ja et väidetavad vasturääkivused, mis alles jäid, ei saanud takistada kohustusi vastu võtmast.

- 475 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 1173 esitatud väidet, mille kohaselt oli kahtlusi seoses „esialgse omandaja” heakskiiduga, siis meenutab hageja, et ta nõustus selle kohustuse lisamisega komisjoni nõudmisel ja et ta täpsustas seda sätet ümbersõnastatud esialgsetes versioonides. Samas põhjenduses toodud väite osas, mille kohaselt ei ole määratud tähtaega „esialgset omandajat” puudutava lahenduse rakendamiseks, väidab hageja, et ta esitas hiljem selgitusi selle tähtaja kohta ja et ta selgitas komisjonile Iiri asjassepuutuvaid eeskirju kontrolli omandamise valdkonnas.
- 476 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 1174 toodud väidet, mille kohaselt on „kohustuste võtmise kirjas” esitatud „esialgset omandajat” puudutava lahenduse ja nimetatud kirja lisa 1 punktis 3 ette nähtud teenindusaegade ülekandmise tähtaja vahel vasturääkivus, siis märgib hageja, et ta kustutas selle punkti hiljem, et kõrvaldada mis tahes kahtlused kohustuste kestuse osas.
- 477 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1175 esitatud väite osas, mille kohaselt ei ole võimalik aru saada, kas „esialgse omandaja” lahendus puudutas üksnes teenindusaegu Dublinis või ka teenindusaegu Shannonis ja Corkis, täpsustas Ryanair väidetavalt, et see lahendus puudutas vaid teenindusaegu Dublinis.
- 478 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1176 esitatud väite osas, mille kohaselt ei olnud „esialgset omandajat” puudutav lahendus selge küsimuses, kas teenindusaegade loovutamine puudutas erinevaid lennuettevõtjaid või ainult ühte, täpsustas Ryanair väidetavalt, et see kohustus oli kohaldatav „ühe või mitme lennuettevõtja suhtes, kes

soovivad omandada teenindusaegu, et jätta lennukeid Dublinisse”, pidades seega potentsiaalselt silmas erinevaid lennuettevõtjaid. Seda kinnitavad 3. mai 2007. aasta kohustuste esialgsed läbivaadatud versioonid, mis esitati 25. ja 30. mail 2007.

- 479 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 1177 ja 1178 esitatud väidet, mille kohaselt ei olnud teenindusaegade loovutamist käsitlev kohustus selge, nagu annavad tunnistust väljendid „antud vajaduse korral, et järgida Aer Linguse põhikirja (mida on vajaduse korral muudetud)” või „siduv liisingukokkulepe”, siis märgib hageja, et nagu ka teenindusaegade loovutamise küsimus üldiselt, täpsustati neid väljendeid tema 15. mai 2007. aasta kirjas. Lisaks esitas Ryanair vastuseks komisjoni 25. mai 2007. aasta teabenõudele täiendavaid selgitusi ja lisas Iiri nõustaja konsultatsiooni.
- 480 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 1179 esitatud väidet, mille kohaselt ei ilmnenud 3. mai 2007. aasta kohustustest selge kavatsus vabastada teenindusaegu sihtlennujaamades, siis väidab hageja, et selle puhul ei ole tegemist mitte vormi, vaid sisu puudutava probleemiga.
- 481 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 1180 esitatud väidet, mille kohaselt ei ole võimalik aru saada, „kas uus turuletulija või uued turuletulijad võisid kasutada pakutud teenindusaegu (välja arvatud teenindusajad London-Heathrows) ükskõik millisel lennuliinil või oli nende kasutamine piiratud lennuliinidega, kus teenused kattuvad”, siis hageja selgitas seda väidetavat mitmetimõistetavust, märkides korduvalt, et teenindusaegu võib kasutada ilma piiranguteta mis tahes Dublinist väljuva lennuliini teenindamiseks, sh kattuva tegevusega lennuliinid. Komisjoni väide näib tuginevat üksnes „kohustuste võtmise kirja” lisa 1 punkti 2.15 alapunktile iii), mis hiljem väidetavalt kustutati.

- 482 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 1179 sisalduvat väidet, mille kohaselt ei vasta 3. mai 2007. aasta kohustustes „silmas peetud lennujaamade paaride” määramine vastuväiteteatises loetletud paaridele, siis selgitas hageja väidetavalt, et ta jättis märkimata kaks sihtkohta (st Bologna ja Salzburg), kuna need lennuliinid olid vaid hooajalised, kuid see ei muutnud tema kavatsust katta kõik lennuliinid. Igasuguste kahtluste kõrvaldamiseks selles osas lisas Ryanair need kaks sihtkohta kohustuste hilisematesse versioonidesse.
- 483 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1179 esitatud väite osas, mille kohaselt ei ilmne selgelt nende teenindusaegade koguarv, mis tuleb Corkis ja Shannonis vabastada, rõhutab hageja, et see teave on selgelt toodud „kohustuste võtmise kirjas”. Peale selle kinnitas Ryanair neid andmeid ühes kirjas ja 1. juuni 2007. aasta kohustuste projektis.
- 484 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 1181 esitatud väidet, mille kohaselt ei ole komisjonil võimalik teada kohustuse nr 1 raames pakutud tegevusega seotud lahenduste elluviimise korda, siis väidab hageja, et ta täpsustas, kuidas kontrolli teostatakse. Andmata sellele selgitusele märkimisväärset vastust, kinnitas komisjon oma vastuses, et selgitusega muudetakse kohustusi ja et ta ei olnud kohustatud seda vastu võtma. Igasuguste kahtluste kõrvaldamiseks selles küsimuses lisas Ryanair oma hilisemates ettepanekutes sõnaselgeid sätteid, mis puudutavad aruannete esitamist.
- 485 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1182 esitatud väite osas, mille kohaselt pakutud lahenduste „ebajärjekindlus ja ebaselgus”, mida „teatavad konkurendid” tajuvad kui kohustuste elujõulisuse takistust, nähtub „teatavate” konkurentide vastustest selle küsimustiku küsimusele nr 5, mis saadeti turul tegutsejatele 2007. aasta mais seoses teenindusaegade loovutamist käsitleva lahenduse selgusega, väidab hageja, et komisjon

ei saa niisugusele järeldusele jõuda. Kõigepealt, vaid 20 konkurenti vastasid sellele küsimustikule, kellest 9 ei vastanud küsimusele nr 5. Sellele küsimusele vastanud 11 konkurendist 3 ei käsitlenud päriselt esitatud küsimust, neist 3 (LTU, Aer Arann ja Clickair) andsid positiivseid kommentaare seoses kohustuste selgusega, ja ainult 5, kellest 2 olid anonüümsed, esitasid reservatsioone seoses teenindusaegade loovutamist puudutava lahenduse selgusega. Komisjon ei viidanud muule teabele väidetava „ebajärjekindluse” või väidetava „ebaselguse” kohta.

486 Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, märgib, et Ryanairi ülesanne on esitada täielikke ja igati tõhusaid kohustusi, et võimaldada tal kindlalt järeldada, et neid kohustusi on võimalik täita ja et nendest tulenevad uued äristruktuurid on piisavalt elujõulised ja püsivad, et koondumine ei takistaks tõhusat konkurentsi märkimisväärselt. Ryanair ei konsulteerinud komisjoniga, enne kui ta esitas 3. mai 2007. aasta kohustused ega ka siis kui ta esitas varasemad kohustuste seeriad. Komisjon ei öelnud kunagi, et üks neist kohustustest oli sõnastatud piisavalt selgelt ja täpselt, et seda rakendada. Selles küsimuses ei saanud viidata mis tahes õiguspärasele ootusele. Aspektid, mis puudutavad teenindusaegu ja 3. mai 2007. aasta kohustusi hõlmavat tegevust, ei vasta eelmiste kohustuste aspektidele. Igal juhul ei ole 3. mai 2007. aasta kohustused piisavalt selged ja täpsed, et neid rakendada.

487 Pealegi ei saa komisjon arvesse võtta hiljem esitatud mitteametlikke selgitusi, mis olid samuti ebaselged ja ebatäpsed. Pärast kohustuste esitamise tähtaja möödumist võib komisjon erandjuhul nende muudatuse vastu võtta vaid siis, kui see seisneb selgelt kõikide tuvastatud konkurentsiprobleemide kõrvaldamises, ilma et oleks vaja konsulteerida turul tegutsejatega. Kuid pärast 3. mai 2007. aasta kohustuste esitamist esitas Ryanair rea mitteametlikke andmeid, mis mõnikord olid vastuolus 3. mai 2007. aasta



kohustustega, ning 25. ja 30. mail 2007 ka nende kohustuste ümbersõnastatud projekte. Ühtegi neist selgitustest ei esitatud vormikohaselt. Lisaks ei oleks need selgitused olnud piisavad, et korvata kõik vaidlustatud otsuses esile toodud formaalsed puudused. Aer Lingus märgib, et 8. mail rõhutas Ryanair, et „selgituseks, Heathrow teenindusajad ei ole mõeldud üksnes British Airwaysile ja Air Franceile”, enne kui ta 11. mail kinnitas, et „need teenindusajad on mõeldud üksnes British Airwaysile ja Air Franceile”. Samuti märkis komisjon, et vähemalt seitse kümnest turukonsultatsioonile vastanud Ryanairi konkurendist leidsid, et 3. mai 2007. aasta kohustused ei olnud piisavalt selged, mis on küllaldane, et toetada tema väidet vaidlustatud otsuses, mille kohaselt on 3. mai 2007. aasta kohustuste ebajärjekindlus ja ebaselgus nende elujõulisuse takistus.

## b) Üldkohtu hinnang

<sup>488</sup> Vaidlustatud otsusest (vt eespool punktis 461–465) nähtub, et komisjon ei pidanud Ryanairi kohustusi, mille ta pakkus määruse nr 802/2004 artikli 9 lõikes 2 selleks määratletud tähtaja jooksul, mis möödus 3. mail 2007, rahuldavaks, et vastata selles staadiumis tuvastatud konkurentsiprobleemidele. See järeldus tugineb kahele põhjusele, mis on esitatud vaidlustatud otsuses. Esiteks „ei vasta [3. mai 2007. aasta] kohustused piisavalt õigusliku selguse ja järjekindluse nõuetele, et need oleks suutelised kõrvaldama tuvastatud konkurentsiprobleeme”. (vaidlustatud otsuse põhjendus 1182). Teiseks, arvestamata „teadaolevaid puudusi”, mis on tuvastatud vaidlustatud otsuse punktis 8.2.1, ei ole „[3. mai 2007. aasta] kohustused piisavad, et kõrvaldada tuvastatud konkurentsiprobleeme” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1234).

489 Tuleb nentida, et hageja argumentidega ei saa komisjoni järeldust kahtluse alla seada.

490 Esiteks, mis puudutab formaalseid puudusi, mille komisjon loetles vaidlustatud otsuses ja mis puudutavad 3. mai 2007. aasta kohustusi, siis väidab hageja, et nendele ei saa tugineda, kuna nende kohustuste sisu analüüsiti vaidlustatud otsuses.

491 Samast vaidlustatud otsusest nähtub siiski, et sisu analüüs on tehtud autonoomselt. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1166 märkis komisjon niisiis, et need kohustused „ei ole mitte ainult ebaselgelt ja tihti vastuoluliselt sõnastatud (vt [punkt] 8.2.1)”, vaid et „nende sisu ei võimalda ka lahendada tuvastatud konkurentsiprobleeme (vt {punkt] 8.2.2)”. Seda sisu analüüsi seletab komisjoni pedagoogiline soov edastada Ryanairile 3. mai 2007. aasta kohustusi puudutava turutesti tulemused, et selgitada, milline võiks olla lõplik kohustuste pakkumine.

492 Hageja ei saa seega ümber lükata vaidlustatud otsuse punktis 8.2.1 tuvastatud puuduste olemasolu, mis käsitlevad kasutatud kohustuste esitamise vormi, teenindusaegade „esialgset omandajat” puudutavate kohustuste ebaselgust, nende teenindusaegade loovutamise mehhanisme ja tegevusega seotud kohustuste jälgimist, ainult sel põhjusel, et neid kohustusi analüüsiti sisuliselt, kuna see analüüs tehti teise võimalusena, lähtudes hüpoteesist, et nimetatud kohustused esitati viisil, mis tagab nende täitmise.

493 Teiseks ei saa hageja tugineda komisjoni käitumisele, mis puudutab varem esitatud kohustusi. Varem kasutas hageja seda vormi vaid 17. aprilli 2007. aasta kohustuste esitamiseks, mis kuuluvad vastuväiteteatise vastuse konteksti, ajal, mil konkurentsijõu hinnang ei olnud veel lõpule viidud. Kui viimati nimetatud kontekstis on võimalik tunnistada, et hageja võib kahtluse alla seada niisuguse hinnangu järeldused, vaidlustades konkurentsiprobleemide olemasolu, ei saa tal enam olla lubatud lisada avaldusi või arvamusi analüüsi kohta, mille komisjon viis läbi niisuguses kohustuste ettepanekus, nagu on 3. mai 2007. aasta kohustuste ettepanek, kuna see ettepanek peab väljendama tahet kõrvaldada selles staadiumis tuvastatud probleemid vastutaksu otsusele heakskiitmise kohta. Juhul kui esineb erimeelsus komisjoni soovitud kohustuste osas, võivad koondumise osalised alati keelduda nende pakkumisest ja esitada Üldkohtule hagi võimaliku keelava otsuse peale, mis sellest nende tehingu osas tuleneb.

494 Lisaks, erinevalt varasematest ettepanekutest esitati mõned 3. mai 2007. aasta kohustused esimest korda, näiteks „esialgset omandajat” puudutav kohustus, mille kohta komisjon rõhutas vaidlustatud otsuses, et see on liiga ebamäärane, arvestades tema varasemat otsustuspraktikat selles küsimuses (vaidlustatud otsuse põhjendus 1172 ja joonealune märkus nr 1428). Kõnealune praktika nõuab eelkõige selget ja täpset klauslit, mis seab koondumise jõustamise tingimuseks vastava kohustuse täitmise.

495 Kolmandaks ei saa hageja väita, et ta seab kahtluse alla järelduse, mille kohaselt esines 3. mai 2007. aasta kohustustes formaalseid puudusi, viidates – nagu sai meenutatud eespool punktides 475–486 – täpsustustele ja selgitustele, mis esitati hiljem vastuseks komisjoni nõuetele. Need täpsustused kuuluvad teise konteksti, s.o lõpliku kohustuste ettepaneku konteksti, ja mitte hinnangu raamesse, mille komisjon andis nende

kohustuste vormi ja selguse kohta, mille Ryanair esitas selles määruses 802/2004 ette nähtud menetluse alusel.

<sup>496</sup> Hageja ei esita järelkult argumente, mis võivad õiguslikult piisavalt seada kahtluse alla hinnangu, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuses ja mille kohaselt sisaldasid 3. mai 2007. aasta kohustused formaalseid puudusi, mistõttu ei olnud tal võimalik kindlalt järeldada, et neid on võimalik täita, ja et nendest tulenevad abimeetmed on piisavalt elujõulised ja püsivad, et tõhusa konkurentsi takistamine, mida kohustustega üritatakse ära hoida, ei saaks toimuda lähitulevikus.

<sup>497</sup> Seega tuleb nüüd uurida hageja argumente, mis puudutavad 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti. Just selles kontekstis uuritakse argumente, mis puudutavad komisjonile esitatud kohustuste ettepanekute sisulist hinnangut.

### *3. 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti formaalsete puuduste mitteesinemine*

#### a) Poolte argumendid

<sup>498</sup> Hageja väidab, et komisjon kinnitas vaidlustatud otsuse põhjendustes 1236 ja 1237, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti ei esitatud nõuetekohaselt ja et ta ei olnud kohustatud seda hindama. Kuna seda projekti analüüsi vaidlustatud otsuses, ei saa

väita, et seda ei olnud võimalik teha. Hageja sõnul oli kiri, mille ta saatis 1. juunil 2007 komisjonile, esitatud „esialgse versioonina”, et võimaldada tal teha lõplikku sõnastuse muudatusi, mida võidakse nõuda, et muuta need kohustused selgeks, ühetimõistetavaks ja järjekindlaks kogu dokumendi ulatuses. Kui komisjon leidis, et „esialgse versioonina” kvalifitseerimine ja allkirja puudumine olid formaalsed puudused, mis takistasid tal hinnata 1. juuni 2007. aasta kohustuste sisu, oleks ta pidanud Ryanairi sellest teavitama, mida ta aga ei teinud. Komisjoni 4. juuni 2007. aasta kirjas Ryanairile märgiti vaid seda, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt ei võimaldanud lahendada selles staadiumis tuvastatud konkurentsiprobleeme, märkimata, et komisjon leidis, et ta ei olnud kohustatud kohustusi hindama, kuna need olid esitatud esialgse versiooni kujul. Selliselt toimides rikub komisjon hea halduse ja õiguspärase ootuse põhimõtteid.

<sup>499</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, märgib, et allkirjastamata kohustusi, mis on sõnaselgelt esitatud projekti kujul, ei saa pidada „tema ees võetud” kohustusteks koondumismääruse artikli 8 lõike 2 tähenduses. Ettevõtja, kes need pakkus, võib niisuguseid kohustusi muuta või need tagasi võtta. Isegi kui 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt oleks esitatud vormikohaselt, ei oleks see igal juhul võimaldanud komisjonil nõutud kindlusega kindlaks teha, et see lahendaks tuvastatud konkurentsiprobleemid, ilma et oleks vaja turul osalejatega uuesti konsulteerida. Peale selle ei saa hageja viidata hea halduse põhimõttele kui sellisele, et väita, et komisjon oleks pidanud hindama 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti, ja komisjon ei oleks kunagi Ryanairile kinnitanud, et ta hindab kõiki kohustuste projekte vaidlustatud otsuses.

## b) Üldkohtu hinnang

- 500 Nagu 3. mai 2007. aasta kohustused, lükkas komisjon ka 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti vaidlustatud otsuses tagasi kahel põhjusel (vt eespool punktid 467 ja 468).
- 501 Esiteks märkis komisjon vaidlustatud otsuses, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt „esitati sõnaselgelt esialgse versioonina, allkirjata ja [...] määruse nr 802/2004 [...] artiklis 20 ette nähtud vorminõudeid järgimata”. Ta järeldas sellest, et „kuna Ryanair ei esitanud formaalselt uusi kohustusi, siis ei olnud komisjon kohustatud neid käesolevas otsuses hindama”. Komisjon märkis eelkõige, et ta „ei saanud seada luba sõltuvusse kohustuste projektist kinnipidamisest” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1237).
- 502 Teiseks rõhutas komisjon, et „isegi kui [1. juuni 2007. aasta] kohustuste projekt oleks esitatud vormikohaselt, ei oleks need kohustused igal juhul olnud piisavad, et võimaldada komisjonil juba tema valduses oleva teabe põhjal järeldada, et need lahendaksid täielikult ja selgelt tuvastatud konkurentsiprobleemid” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1237, milles viidatakse parandusmeetmete teatise punktile 43 ja eespool punktis 28 viidatud kohtuotsusele EDP vs. komisjon punktid 161–163).
- 503 Mis puudutab esimest põhjust, millele komisjon osutas 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti tagasilükkamiseks, siis nähtub selle dokumendi tekstist, et tegemist on lihtsa projektiga ja mitte versiooniga, mis võib Ryanairi kohustada, mis on ometi

selles menetluse staadiumis vajalik. Isegi kui dokumendi pealkiri on „Ryanairi õiguslikult siduvad kohustused komisjoni ees”, on see esitatud „projekti” kujul ja Ryanairi peadirektori allkirja jaoks ette nähtud koht on tühjaks jäetud. Ka Ryanairi peadirektori allkirjastatud kaaskirjas on mainitud, et nimetatud dokument on esitatud projekti kujul, et jätta komisjonile võimalus teha sellesse lõpliku sõnastuse muudatusi, mis võivad olla vajalikud selleks, et need kohustused oleksid selged, üheti mõistetavad ja järjekindlad kogu dokumendi ulatuses. Kuid komisjonil ei ole võimalik niisuguseid täpsustusi teha enam selles edasijõudnud menetluse staadiumis, kus lõplik kohustuste ettepanek peab olema mitte ainult siduv poolele, kes selle esitab, vaid ka iseenesest piisav selles mõttes, et komisjonil peab olema võimalik seda hinnata, küsimata veel kord kolmandate poolte arvamust selle sisu kohta.

504 Lisaks, asjaolu, et 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti sisu analüüs „igal juhul” tehti, ei saa tõlgendada nii, et see tähendab, et hagejal lubatakse õiguslikult siduvad kohustused komisjonile menetluse lõppstaadiumis esitamata jätta.

505 Järelikult ei esita hageja argumente, mis võivad õiguslikult piisavalt seada kahtluse alla vaidlustatud otsuses esitatud komisjoni hinnangu, mille kohaselt ei võimaldanud 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt tal kindlalt järeldada, et seda oli võimalik täita ja et sellest tulenevad abimeetmed on piisavalt elujõulised ja püsivad selleks, et tõhusa konkurentsi takistamine, mida kohustustega üritatakse ära hoida, ei toimuks lähitulevikus.

506 Nende hageja argumentide hindamine, mis puudutavad 3. mai 2007. aasta kohustuste ja 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti sisulist läbivaatamist, on seega läbi viidud lisavõimalusena, nagu seda muu hulgas ka vaidlustatud otsuses tehti.

*4. 3. mai 2007. aasta kohustuste ja 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti sisuline hindamine*

a) Poolte argumendid

507 Hageja heidab komisjonile ette seda, et ta hindas üle Aer Linguse ja hageja teineteisele avaldatavat konkurentsipurvet, ja seda, et ta tegi vea, kui ta hindas niisuguse turuletuleku ohtu, mis võib takistada monopoli konkurentsivastast kasutamist (vt suunised ja eespool punktis 102 viidatud kohtuotsus *easyJet vs. komisjon*, punkt 202). Tuginedes väärre analüüsile koondumise konkurentsimoju kohta, nõudis komisjon Ryanairilt ebaproportsionaalselt, et ta leiaks „esialgse omandaja”, kes jätaks suure arvu õhusõidukeid Dublinisse, et konkureerida kohe koondumisel tekkiva üksusega. Nimelt ei saa ükski lennuettevõtja samaaegselt jätta niisugust arvu lennukaid ühte lennujaama ja pakkuda kuue kuu jooksul teenuseid kõikidel 35 kattuva tegevusega lennuliinil. Paljusid neist lennuliinidest iseloomustab liigne veomaht ja kuuekuuline tähtaeg ei võimaldanud vajaliku arvu teenindusaegade ülekandmist uuele sisenejale IATA poolt ette nähtud teenindusaegade ülekandmise menetluste plaanimise tõttu.



508 Hageja väidab, et koondumise osaliste ülesanne ei ole tõendada, et pakutud kohustused kõrvaldavad komisjoni tuvastatud konkurentsiprobleemid. Vastupidi, just komisjonil on kohustus tõendada, et koondumine, nagu seda on kohustustega muudetud, takistab tõhusat konkurentsi märkimisväärselt (eespool punktis 28 viidatud kohtuotsus EDP *vs.* komisjon, punktid 63 ja 77). Ent komisjon ei ole koondumist, nagu seda on muudetud, üldiselt hinnanud, kuigi seda on eespool punktis 28 viidatud kohtuotsuse EDP *vs.* komisjon punktis 77 nõutud. Pealegi nähtub pärast määruse nr 802/2004 artikli 19 lõikes 2 ette nähtud tähtaja möödumist pakutud kohustuste osas eespool punktis 28 viidatud kohtuotsuse EDP *vs.* komisjon punktides 161–163, et komisjon on kohustatud neid arvesse võtma vaid siis, kui need kohustused lahendavad konkurentsiprobleemid selgelt ja ilma, et oleks vaja läbi viia täiendavat uurimist. Vastupidi vaidlustatud otsuse põhjenduses 1237 märgitule ei ole see eeskiri kohaldatav 1. juuni 2007. aasta kohustuste projektile, kuna see vastab nendele konkreetsetele soovitustele, mille komisjon 3. mai 2007. aasta kohustuste hindamise alusel tegi.

509 Sisuliselt leiab hageja, et teenindusaegade loovutamine ja tegevusega seotud kohustused on piisavad, et kõrvaldada kõik konkurentsiprobleemid. Seega, London-Heathrows teenindusaegade loovutamine, „mis on üle maailma kõige hinnatumad”, „viiks tõenäoliselt konkurentide laienemisele sellel lennuliinil” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1216). Teenindusaegade kättesaadavaks tegemine muudel Dublinist, Shannonist või Corkist väljuvatel lennuliinidel oleks võimaldanud mis tahes lennuettevõtjal siseneda mis tahes kattuva tegevusega lennuliinile või mis tahes valitud lennuliinile, jättes vajadusel korral lennukid Iirimaale. „Sageduste külmutamine” oleks taganud, et suure nõudluse korral lennuliinil ei oleks Ryanairil võimalik seda nõudlust konkurendi kahjuks „endale saada”. Kohustus sagedusi mitte vähendada, välja arvatud juhul, kui lennuliin ei ole enam tulus, tähendab, et isegi siis, kui konkreetsele lennuliinile ei sisene uus turuletulija, ei võimaldaks Ryanairi ja Aer Linguse ühine võime tõsta

hõlpsalt hindu, säilitades samas aktsepteeritava täidetuse koefitsiendi. Aer Linguse hindade kohene vähendamine 10% võrra pärast koondumist oleks olnud tarbijatele kohene säästuallikas. Need kohustused oleksid olnud kooskõlas nendega, mida komisjon aktsepteeris 11. veebruari 2004. aasta otsuses (Juhtum COMP/M.3280 – Air France/KLM), mis puudutab ettevõtjaid, kelle turujõud on Ryanairi omast suurem.

- 510 Esiteks, teenindusaegu käsitlevate kohustuste osas väidab hageja, et komisjon tegi vea, kui ta järeldas, et need ei olnud sobivad. Turul tegutsejatega konsulteerides esitas komisjon vale küsimuse. Ta oleks pidanud küsima, kas konkurendid olid valmis sisenema lennuliinidele, kui koondumisel tekkiv üksus ei mõjuta piisavat mahtu või kui see kohaldaks seal pärast koondumist märkimisväärselt kõrgemaid hindasid. Lisaks, mitu konkurenti teatasid, et kuigi nad ei kavatsenud kohe siseneda, oli neil see kavas, kui see oleks ärilisest seisukohast huvipakkuv. Niisiis asjaolu, et ükski konkurent ei vastanud, et ta siseneks kattuva tegevusega lennuliinidele, annab tunnistust sellest, et konkurendid uskusid, et koondumine ei too kaasa konkurentsivastast mõju. See-ga ei ole põhjendatud nõuda, et kohustused toovad tegelikult kaasa turule sisenemise. Niisugune nõue karistaks Ryanairi põhjusel, et ta on „äärmiselt tõhus” ja et tema hinnapakumine on niivõrd madal, et ükski lennuettevõtja ei soovi temaga võistelda isegi nendel lennuliinidel, kus tegutsetakse „monopoolses seisundis”. Hageja lisab, et komisjon ei saanud 3. mai 2007. aasta kohustuste hindamisel tugineda vastustele, mis anti turul tegutsejatele saadetud sisenemist käsitleva küsimustiku küsimusele nr 6. Igal juhul on teenindusaegu Dublinis puudutavad kohustused piisavad, et korvata tuvastatud probleemid. Komisjon ei esita ühtegi tõendit, mis kinnitaks, miks peaks olema uus turuletulija suuteline opereerima kõiki kattuva tegevusega lennuliine, pak-kudes sama sagedust, mida Aer Lingus, et kujutada endast tõhusat konkurentsipurvet

(vaidlustatud otsuse põhjendused 1200–1206). Komisjon ei ole põhjendanud sellega seoses kasutatud mõisteid „kriitiline suurus” ja „nõutud konkurentsitas”.

- 511 Teiseks, mis puudutab teenindusaegu sihtlennujaamades, siis väidab hageja, et komisjon ei saa väita, et teenindusaegu puudutavad kohustused on ebapiisavad, kuna seda küsimust ei ole täpsustatud. Aer Lingusel on peamistes lennujaamades tegelikult vaid piiratud arv teenindusaegu ja Ryanair ei oleks saanud neid loovutada, kahjustamata tehingu loogikat ja vähendamata märkimisväärselt Aer Linguse võimet pakkuda võrgustikku kuuluvatele lennuettevõtjatele konkurentsi. Viimati nimetatutel on peamistes sihtlennujaamades piisav arv teenindusaegu. Enamikul juhtudel on neil turgu valitsev seisund kodulennujaamades, mida nad kasutavad. Neil ei ole seega vaja täiendavaid teenindusaegu, et nad saaks tulla turule või laiendada oma lennuliine oma kodulennujaamast Dublinisse. Need teenindusajad vaid tugevdavad nende ettevõtjate valitsevat seisundit nende kodulennujaamades ja vähendavad konkurentsohtu, mida Aer Linguse kaubamärk võib neile avaldada. See ei oleks tingimata nii odavlennuettevõtjate puhul, kes teenindavad või võivad teenindada samu teisejärgulisi lennujaamu nagu Ryanairi teenindatavad lennujaamad ja kus ei oleks teenindusaegu puudutavaid probleeme. Selles kontekstis viitas komisjon ekslikult linnapaaride mõistele ja nõudis ekslikult, et uus siseneja oleks odavlennuettevõtja, nõudes samas, et Ryanair loobuks teenindusaegadest peamistes lennujaamades. Viide, mille komisjon tegi nõudluse asendatavuse ja pakkumise asendatavuse vahelisele erinevusele (vaidlustatud otsuse põhjendus 1208) vaid varjab seda arutluskäigu „ilmset vastuolu”. Mis puudutab turul tegutsejatega konsulteerimist sihtlennujaamade küsimuses, siis tuleb konkurentide vastuseid lugeda äärmise ettevaatusega, kuna paljud neist peavad koondumise heakskiitmise korral silmitsi seisma suureneva konkurentsiga. Ainus oluline küsimus on see, kas juurdepääs nendele teenindusaegadele, mis on Aer Lingusel teatavates tähtsates lennujaamades, on sisenemiseks väga olulised juhul, kui koondumisel tekkiv üksus kuritarvitaks oma seisundit. Niisiis ei leidnud British Airways, et juurdepääs

teenindusaegadele tähtsates lennujaamades on väga oluline, kuna nendel linnastutel on teised lennujaamad, mille teenindusajad ei ole liiga tihedad ja et teenindusaegadele kohaldatav regulatsioon näeb ette, et pool uuest mahust antakse uutele sisenejatele.

512 Kolmandaks, sisenemise killustatuse osas heidab hageja komisjonile ette seda, et ta võttis selle asjaolu arvesse vaidlustatud otsuse põhjendustes 1211 ja 1212. 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt nägi ometi konkreetset ette, et lennuettevõtjal, kes omandab teenindusaegu Heathrows, on eesõigus teenindusaegadele Dublinis. Lisaks tugines komisjon selle tõendamiseks, et „killustatud sisenemine” tekitab probleeme, vaid üldisele viitele vastustes küsimuse nr 2 punktile b, mis esitati turul tegutsejatega konsulteerimisel, ja viitele „kriitilisele massile”, kusjuures see mõiste, mida ei ole määratletud, võeti LTU vastusest seoses sellega (vaidlustatud otsuse põhjendus 1212). Kuid vaid 15 uuringus osalejat 20-st vastasid „killustatud sisenemist” puudutavale küsimusele. Lisaks, nagu teistelgi juhtudel ei tunnistanud komisjon seda, et sisenejad, kellel on oluline potentsiaal, antud juhul British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic ja Clickair, tegid avaldusi, mis räägivad neile järeldustele vastu. Mõned vastused viitasid isegi sellele, et üheainsa uue turuletulija sisenemine on konkurentsile kahjulik. Ainus küsimus, mis oleks esitamist väärinud, on see, kas sisenemine – olgu see siis killustatud või pärinegu ainsalt konkurendilt – avaldab koondumisel tekkivale üksusele piisavat survet, juhul kui viimane hindu tõstab. Küsimus, kas üheainsa uue konkurendi sisenemine kujutab endast tugevamat konkurentsivõimu kui rohkem kui ühe uue siseneja turuletulek, ei ole hea küsimus.

513 Neljandaks, uue turuletulija tegutsemismudeli osas väidab hageja, et tundub, et komisjon nõuab, et see järgiks täpselt sama majandusmudelit nagu Aer Lingus. Hageja meenutab, et Aer Lingus ei avalda mingisugust märkimisväärset konkurentsipurvet Ryanairile, ja et igal juhul miski ei tõenda, et muu lennuettevõtja, olenemata sellest, milline on tema majandusmudel, võiks temaga märkimisväärselt konkureerida.

Lisaks, kuna tehingu eesmärk on suurendada Aer Linguse tõhusust selliselt, et pakuda konkurentsi võrgustikku kuuluvatele lennuettevõtjatele, oleks muu võrgustikku kuuluva lennuettevõtja laienemine või sisenemine, nagu British Airways või Air France, taganud hõlpsalt tarbijatele Aer Lingusele alternatiivi. Komisjon ei saa esiteks nõuda, et Ryanair mainiks uue turuletulija poolt järgitud majandusmudelit ja teiseks lihtsalt nõuda, et pakutud kohustused võimaldavad teatavate lennuettevõtjate turuletulekut, kes on teistest rohkem suutelised avaldama koondumisel tekkivale üksusele survet.

- 514 Viiendaks, kohustuse osas, mis käsitleb teenindusaegu London-Heathrows, väidab hageja, et komisjon seadis nende kasulikkuse kahtluse alla põhjusel, et need on reserveeritud British Airwaysile ja Air France'ile. Ent see ei ole nii, kuna Ryanair märkis 1. juunil 2007 kirjalikult, et mis tahes lennuettevõtja, kellel on Heathrows infrastruktuur, võib need teenindusajad endale saada. Igal juhul ei ole komisjon täitnud temal lasuvat tõendamiskoormist, kui ta seadis lihtsalt kahtluse alla teenindusaegade loovutamise kasulikkuse. Samuti kinnitas ta vaidlustatud otsuse põhjenduses 1217 väärtalt, et need kaks lennuettevõtjat ei saa kompenseerida Aer Linguse avaldatava konkurentsisurve kadumist piisaval määral. Nimelt, British Airways ja Air France, kes kuuluvad kõige võimsamate konkurentide hulka Euroopas, opereerivad Irimaal juba aastakümneid ja tunnevad hästi Iiri turgu: British Airways opereerib juba Aer Lingusega jagatud koodi alusel sellel lennuliinil ja Air France'ile kuulub Dublinis baseeruv lennuettevõtja CityJet. Samuti ei tõenda komisjon kuidagi vaidlustatud otsuse põhjenduses 1218, et kui teenindusajad jagatakse kahe võimsa lennuettevõtja vahel, takistaks tehing, nagu seda on kohustustega muudetud, tõhusat konkurentsi märkimisväärselt lennuliinil Dublin-London (Heathrow). Lisaks, kuna Londoni lennujaamade asendatavus on hageja sõnul piiratud, ei võimaldaks Aer Linguse opereeritav lennuliin avaldada mingit märkimisväärset konkurentsisurvet Ryanairi tegevusele sihtkohaga muud Londoni lennujaamad. Lõpetuseks, piirdudes „juriidilise vastuolu ohu”

mainimisega seoses Ryanairi võimalusega loovutada teenindusaegu Heathrows ilma teiste Aer Linguse aktsionäride nõusolekuta, ei võtnud komisjon arvesse liri nõustaja antud õiguslikku arvamust, mille kohaselt on niisugune loovutamine võimalik.

515 Kuuendaks, mis puudutab tegevust käsitlevaid kohustusi, siis hageja kinnitab, et kohustus, mis puudutab Aer Linguse hindade 10% vähendamist, oli lihtsalt kontrollitav seeläbi, et Aer Lingus avaldab aastaaruandes oma keskmise hinna. Komisjon eksis, kui ta palub Ryanairil täpsustada, kas hindade langetamine puudutab kõiki kattuva tegevusega lennuliine. Nimelt oleks praktiliselt võimatu tõsta hindu kattuva tegevusega lennuliinidel ja vähendada veel üldiselt kõikidel lühilennuliinidel hindu 10% võrra. Lisaks, vaatamata sellele, et komisjon kinnitab, et ta ei saa ette näha, mis on konkurentsivõimeline hind, annab hindade alandamine märkimisväärseid ja teostatavaid eeliseid. „Sageduste külmutamise” eesmärk uue turuletuleku korral oli vastata komisjoni kinnitustele, mis puudutavad Ryanairi agressiivset reaktsiooni uute turuletulijate suhtes, mis seisneb sageduste suurendamises lennuliinidel, kuhu mõni teine lennuettevõtja siseneb. Lisaks, kohustus sagedusi mitte vähendada oli suunatud kartuse leevendamiseks, et Ryanair vähendab kattuva tegevusega lennuliinidel mahtu ja tal on niiviisi võimalik oma hindu tõsta. Kohustudes säilitama kattuva tegevusega lennuliinidel kogumahu, ei saa Ryanair enam hindu tõsta, säilitades samal ajal aktsepteeritava täidetavuse koefitsiendi, mis on tema majandusmudeli kontekstis määrava tähtsusega.

516 Seitsmendaks, mis puudutab „esialgse omandaja” lahendust, siis märgib hageja kõigepealt, et seda lahendust ei ole varasemate, lennuettevõtjaid puudutavate juhtumite puhul kunagi kasutatud. Niisugune nõue on ka ülemäärane ja ebaproportsionaalne. Kuna Ryanair pakub turu kõige madalamaid hindu ja kuna suur arv kattuva tegevusega lennuliinidest ei tekita piisavat liiklust, et taluda kolmandat lennuettevõtjat, siis on ärilisest seisukohast väga keeruline leida „esialgset omandajat”. Ainus võimalus

seisneb selles, et Ryanair ja Aer Lingus loobuvad neist lennuliinidest või sõlmivad „esialgse omandajaga” õigusvastase hinnakujunduskartelli. Veel tuleneb „sageduste külmutamisest”, et turuletulijaid ei heiduta sisenemise puhul kattuva tegevusega lennuliinidele oht, et Ryanair suurendab nendel liinidel oma sagedusi. Välja arvatud teenindusajad Heathrows, ei ole teenindusaegadel Dublinis ja suuremas osas Euroopa lennujaamades (välja arvatud võib-olla muud ülekoormatud peamised lennujaamad) olulist väärtust ja need ei ole seega muule lennuettevõtjale huvipakkuvad. Viimaseks leidis komisjon ekslikult, et „esialgset omandajat” käsitlev kohustus oli ebapiisav piiratud ulatuse tõttu ja seetõttu, et selle tulemuseks oleks „killustunud turuletulek” (vaidlustatud otsuse põhjendus 1238). Selle kohustuse alus, mida tugevdati 1. juuni 2007. aasta kohustuste projektis, on sellekohane komisjoni teenistuste nõue. Hageja kritiseerib ka komisjon soovi jätta tema kanda oht, et määratud tähtaja jooksul ei leita ühtegi „esialgset omandajat”.

- <sup>517</sup> Komisjon, keda toetavad Iirimaa ja Aer Lingus Group, meenutab, et ta uuris 3. mai 2007. aasta kohustusi ja lükkas need tagasi, tõdedes järgmist: teenindusaegu käsitlevad meetmed ei olnud sobivad, kuna nendega ei kaasnenud märkimisväärset sisenemist lennuliinidele, kus teenused kattuvad (vaidlustatud otsuse põhjendused 1186–1196), „esialgse omandaja” ettepanek ei korva sisenemise perspektiivi puudumist (vaidlustatud otsuse põhjendus 1197), kohustuste ulatus oli ebapiisav (vaidlustatud otsuse põhjendused 1199–1206), kohustustes ei mainitud teenindusaegu tähtsates sihtlennujaamades (vaidlustatud otsuse põhjendused 1207–1209), kohustuste tagajärjeks sai olla vaid paljude lennuettevõtjate saabumine (killustunud sisenemine) (vaidlustatud otsuse põhjendused 1210–1212), kohustused ei võtnud arvesse uute turuletulijate tegevusmudelit (vaidlustatud otsuse põhjendused 1213–1215), kohustused, mis käsitlesid London-Heathrow teenindusaegu, ei võimaldanud kõrvaldada konkurentsiprobleeme lennuliinil Dublin-London (vaidlustatud otsuse põhjendused 1216–1219), ning

muud kohustused ei võimaldanud kõrvaldada tõhusa konkurentsi takistusi (vaidlustatud otsuse põhjendused 1220–1226).

518 Eelkõige leiab komisjon, et juurdepääsu puudutavad parandusmeetmed on vastuvõetavad vaid olukorras, kus on piisavalt kindel, et uued konkurendid tulevad tõesti turule, korvates selliselt esiletoodud konkurentsiprobleemid (vaidlustatud otsuse põhjendus 1188). Kohustuste põhieesmärk on tagada konkurentsivõimelised turustruktuurid ning pelk oht, et konkurent turule tuleb, ei ole ilmselgelt selle eesmärgi saavutamiseks piisav, välja arvatud väga erandlikel asjaoludel. Konkreetse toote või teenuse pakkujate suhtes on „kõige vahetum ja tõhusam distsiplineeriv jõud” nõudluse asendatavus, eelkõige seoses nendepoolse hinnakujundusega, samas kui võimaliku konkurentsiiga seotud piirangud ei ole üldjuhul nii otsesed ja nõuavad igal juhul põhjalikku analüüsi. Komisjon märgib, et käesolevas asjas ei iseloomusta asjaomaseid turgusid „tõendatud lihtne juurdepääs”, vaid pigem „muude konkurentide kui Aer Linguse väljumine”. Suunistes ei viita miski sellele, et koondumine, mille tulemusel tekib monopol, ei takista tõhusat konkurentsi märkimisväärselt, kui uue konkurendi turuletuleku oht on piisav. Ka selle küsimuse puhul ei oma tähtsust eespool punktis 102 viidatud kohtuotsus *easyJet vs. komisjon*. Selles kohtuasjas leidis Üldkohus, et uue turuletulija nimeline identifitseerimine ei ole vajalik, kuna erinevad konkurendid olid huvitatud pakutud kohustuste järel asjassepuutuvatel turgudel turuletulekust, ja et uue konkurendi tegelikkude turuletulekut võis seega pidada väga tõenäoliseks. Käesolevas asjas seevastu on uue konkurendi turuletulek ebatõenäoline vaidlustatud otsuse punktis 7.8 esitatud põhjustel ja asjaolu tõttu, et ükski turul tegutsejate konsultatsioonile vastanud konkurentidest ei teavitanud oma kavatsusest siseneda konkreetset ühele lennuliinidest, kus teenused kattuvad (vaidlustatud otsuse põhjendused 1190–1196), välja arvatud ehk Air France ja British Airways, kes laiendaksid oma tegevust lennuliinil Dublin-London, mida komisjon pidas ebapiisavaks, et kõrvaldada konkurentsiprobleemid sellel lennuliinil (vaidlustatud otsuse põhjendused 1216–1219). Just selle sisenumise perspektiivi puudumise tõttu soovitas komisjon mitteametlikult, et Ryanair nimetaks „esialgse omandaja”. Ei ole oluline, kas tegemist on esimese lennuettevõtjate



koondumisega, kus komisjon niisuguse ettepaneku tegi, või et Ryanairi arvates on seda raske või isegi võimatu järgida. Võrreldes varasemate juhtumitega erineb kõnealune tehing selle poolest, et see puudutab kahte lennuettevõtjat, kes pakuvad kahe punkti vahel opereeritavaid teenuseid ja kes mõlemad opereerivad suure arvu õhusõidukitega samast lennujaamast arvukatel lennuliinidel, kus teenused kattuvad. Kuid erinevalt eelnevatest juhtumitest ei ole lennujaamade ülekoormus käesolevas asjas ainus turuletuleku tõke. Komisjon rõhutab, et ta ei saa aktsepteerida kohustusi, mis kõrvaldavad vaid osaliselt need konkurentsiprobleemid, põhjusel et huvitatud pool ei saa nõustuda muude kohustustega.

## b) Üldkohtu hinnang

<sup>519</sup> 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt esitati pärast komisjoni ja Ryanairi vahel 3. mai 2007. aasta kohustuste sisu ja tuvastatud probleemide lahendamise viise käsitlevate põhjalike arutelude toimumist. Sellega seoses tuleb viidata Ryanairi argumentidele 1. juuni 2007. aasta kohtumise sisu kohta (vt eespool punkt 471) ja salvestatud telefonikonverentsi sisule, mis toimus Ryanairi ja komisjoni vahel 29. mail 2007.

<sup>520</sup> Vaatamata täpsustustele selle kohta, mida peeti tehingu lubamiseks vajalikuks, esitas hageja oma avalduse kohaselt (vt eespool punkt 471) lõpliku kohustuste ettepaneku, mis ei vastanud komisjoni nõudmistele osas, mis puudutab nende õhusõidukite suurt

arvu, mis tuleb jätta Dublinisse kuue kuu jooksul alates vaidlustatud otsuse vastuvõtmisest, kusjuures seda tähtaega on võimalik pikendada kuue kuu võrra. Ryanairi ettepanek seisnes poole sellest suurest arvust õhusõidukite kohese paigutamise põhimõtte heakskiitmises, lisaks kaks lennukit, mida kasutatakse London-Heathrowsse suunduvate lennuliinide jaoks kuue kuu jooksul alates uue pakkumise avaldamisest, mis avaldatakse kuue kuu jooksul alates vaidlustatud otsuse vastuvõtmisest, võimalusega seda tähtaega pikendada kuue kuu võrra.

521 Lisaks, käesolevas asjas pakutud abimeetmete raames, st peamiselt teenindusaegade omandamine ühe või mitme ettevõtja poolt, peab Ryanair iseenesestmõistetavaks, et üksus Ryanair-Aer Lingus ei tekita konkurentsiprobleeme senikaua kui ta võimaldab uutel turuletulijatel või turul tegutsejatel seoses London-Heathrowsse suunduva lennuliiniga omandada enda turuosa arendamiseks teenindusaegu. Komisjon pidas seda meedet ebapiisavaks, et seada kahtluse alla konkurentsivastane mõju, mida kujutab endast Ryanairi peamise konkurendi kadumine. Kohtuistungil selgitas ta seega, et selle asemel, et teha aktsepteeritavaks üksuse Ryanair-Aer Linguse turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevdamise põhimõtet sellel või teisel lennuliinil, leides, et hüpoteetiline konkurent seab end sisse või arendab oma turuosa ainult tulenevalt sellest, et pakutakse teenindusaegu, oleks käesolevas asjas olnud vaja, et Ryanair loobub konkurentide kasuks ühest osast turuosast.

522 Sellega seoses tuleb märkida, et erinevalt varasematest koondumistest reisijateveo sektoris (näiteks nagu juhtumite Air France/KLM ja Lufthansa/Swiss puhul käsitletavat koondumised), ei saanud komisjon käesolevas asjas piirduda vaid lihtsalt teenindusaegadega, et tagada juurdepääs lennuliinile. Tegemist ei ole ju tehinguga, mis huvitab erinevates riikides kodulennujaama omavaid turul tegutsevaid ettevõtjaid. Ryanair ja Aer Lingus opereerivad samast lennujaamast, s.o Dublini lennujaam, kus neil on märkimisväärsed eelised, millele konkurendid ei saa hõlpsasti vastata.

- 523 Lisaks, turutesti tulemused näitasid, et tegelikud ja võimalikud konkurendid ei olnud valmis konkureerima koondumisel tekkiva üksusega kõikidel koondumisega mõjutatud lennuliinidel. Isegi lennuliinil Dublin-London (Heathrow) ei kinnitanud sellekohane kohustuste siduv deklaratsioon nende lennuettevõtjate huvi, kes mõnikord olid juba esindatud, mida Ryanair oleks saanud esitada „esialgset omandajat” puudutava kohustuse toetuseks.
- 524 Vaidlustatud otsuses seoses 3. mai 2007. aasta kohustustega õigustatult esitatud põhjustest tulenevalt ja arvestades 1. juuni 2007. aasta kohustuste projektis toodud täpsustusi, ei esita hageja selles menetluse staadiumis argumente, mis võiksid õiguslikult piisavalt kahtluse alla seada hinnangu, mille komisjon andis vaidlustatud otsuses ja mille kohaselt ei võimaldanud 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekt tal kindlalt järeldada, et seda on võimalik rakendada ning et sellest tulenevad abimeetmed on piisavalt elujõulised ja püsivad selleks, et tõhusa konkurentsi takistamine, mida kohustustega üritatakse ära hoida, ei saaks toimuda lähitulevikus.
- 525 Viies väide tuleb järelikult tagasi lükata nii selles osas, mis puudutab komisjonile haldusmenetluses edastatud ettepanekute formaalset kehtivust, kui ka osas, mis puudutab nende ettepanekute sisu sisulist hindamist.
- 526 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb Ryanairi hagi rahuldamata jätta.

## Kohtukulud

- 527 Kodukorra artikli 87 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.
- 528 Kuna kohtuotsus on tehtud Ryanairi kahjuks, tuleb lisaks tema enda kohtukuludele jätta ka komisjoni kohtukulud hageja kanda, nagu komisjon on seda taotlenud.
- 529 Kodukorra artikli 87 lõike 4 esimese lõigu alusel kannavad menetluse astuvad liikmesriigid ise oma kohtukulud. Järelikult jäetakse Iirimaa kohtukulud tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kolmas koda)

otsustab:

**1. Jätta hagi rahuldamata.**

2. **Mõista Euroopa Komisjoni ja Aer Lingus Group plc kohtukulud välja Ryan-air Holdings plc-lt, kes ühtlasi kannab ise oma kohtukulud.**
  
3. **Jätta Iirimaa kohtukulud tema enda kanda.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 6. juulil 2010 Luxembourgis.

Allkirjad

## Sisukord

Vaidluse aluseks olevad asjaolud .....	II - 3472
A – Vaidluse pooled .....	II - 3472
B – Haldusmenetlus .....	II - 3473
C – Vaidlustatud otsuse sisu .....	II - 3474
1. Asjaomased turud .....	II - 3475
2. Koondumise konkurentsimoju hindamine .....	II - 3476
3. Kohustuste hindamine .....	II - 3478
Menetlus ja poolte nõuded .....	II - 3478
Õiguslik käsitlus .....	II - 3480
A – Esimene väide, mis puudutab Ryanairi ja Aer Linguse vahelise konkurentsisuhte hindamist .....	II - 3483
1. Asjaomastele turgudele omistatud „liiga suur tähtsus” .....	II - 3485
a) Poolte argumendid .....	II - 3485
b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3486
2. Ryanairi ja Aer Linguse „põhimõtteliste erinevuste” arvesse võtmata jätmine ..	II - 3491
a) Väljendi „kõige lähedasemad konkurendid” kasutamine ja märkimisväärse konkurentsipurve olemasolu „automaatne” järeldamine .....	II - 3492
Poolte argumendid .....	II - 3492
Üldkohtu hinnang .....	II - 3493
	II - 3683

b)	„Põhimõttelised erinevused”, mis puudutavad tegevuskulusid, kehtivaid hindu ja teenuste taset .....	II - 3495
	Poolte argumendid .....	II - 3495
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3497
c)	Sihtlennujaamade erinevus .....	II - 3504
	Poolte argumendid .....	II - 3504
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3507
3.	Konkurentsieelis, mille andis Dublini lennujaamas asuva baasi olemasolu ....	II - 3516
a)	Poolte argumendid .....	II - 3516
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3517
4.	„Mittetehnilised tõendid” .....	II - 3520
a)	Poolte argumendid .....	II - 3520
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3522
5.	Komisjoni ökonomeetriline analüüs .....	II - 3525
a)	Poolte argumendid .....	II - 3525
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3528
6.	Ryanairi esitatud ökonomeetriselised analüüsid .....	II - 3541
a)	Poolte argumendid .....	II - 3541
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3543
7.	Tšarterlennuettevõtjate avaldatav konkurentsipurve .....	II - 3545
a)	Poolte argumendid .....	II - 3545
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3546

8.	Reisijate seas läbi viidud uuring .....	II - 3548
	a) Poolte argumendid .....	II - 3548
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3549
9.	Ettevõtjatest klientide seas läbi viidud uuring .....	II - 3551
	a) Poolte argumendid .....	II - 3551
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3553
10.	Kahju tarbijatele .....	II - 3554
	a) Poolte argumendid .....	II - 3554
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3556
B – Teine väide, mis puudutab turuletuleku tõkete hindamist .....		II - 3557
1.	Täendus, mis tuleb omistada asjaomasele turule uute konkurentide sisenemise puudumisele .....	II - 3559
	a) Poolte argumendid .....	II - 3559
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3560
2.	Turuletulekud ja turult lahkumised õhutranspordi sektoris .....	II - 3562
	a) Poolte argumendid .....	II - 3562
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3563
3.	Ryanairi majandusmudeli arvessevõtmine .....	II - 3564
	a) Poolte argumendid .....	II - 3564
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3566
4.	Eelised, mis on seotud operatiivsete baaside omamisega Iirimaal .....	II - 3568
	a) Poolte argumendid .....	II - 3568
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3572



5.	Turuletulekuga seotud kulud ja riskid .....	II - 3577
a)	Poolte argumendid .....	II - 3577
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3578
6.	Ryanairi maine turuletuleku tõkkena .....	II - 3580
a)	Poolte argumendid .....	II - 3580
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3581
7.	Turuletuleku õigeaegsus .....	II - 3583
a)	Poolte argumendid .....	II - 3583
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3584
8.	Väljaspool Iirimaad asuvate tulutoovamate lennuliinide olemasolu .....	II - 3586
a)	Poolte argumendid .....	II - 3586
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3587
9.	Lennujaamade ülekoormus .....	II - 3589
a)	Poolte argumendid .....	II - 3589
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3590
10.	Üksuse Ryanair-Aer Lingus positsioon Dublini lennujaamas .....	II - 3592
a)	Poolte argumendid .....	II - 3592
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3593
C –	Kolmas väide, mis puudutab konkurentsianalüüsi lennuliini kaupa .....	II - 3594
1.	Vastuvõetavus .....	II - 3594
a)	Poolte argumendid .....	II - 3594
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3596

2.	Sisulised küsimused .....	II - 3598
a)	Lennuliin Dublin-London .....	II - 3598
	Poolte argumendid .....	II - 3598
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3600
b)	Lennuliinid Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester ja Dublin-Newcastle .....	II - 3604
	Poolte argumendid .....	II - 3604
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3606
	– Lennuliin Dublin-Birmingham .....	II - 3607
	– Lennuliin Dublin-Edinburgh .....	II - 3609
	– Lennuliinid Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester ja Dublin- Newcastle .....	II - 3610
c)	Lennuliinid Shannon-London ja Cork-London .....	II - 3611
	Poolte argumendid .....	II - 3611
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3611
d)	Lennuliinid Dublin-Frankfurt, Dublin-Pariis, Dublin-Madrid, Dublin- Brüssel, Dublin-Berliin ja Dublin-Hamburg (Lübeck) .....	II - 3613
	Poolte argumendid .....	II - 3613
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3614
	– Lennuliinid Dublin-Berliin ja Dublin-Hamburg (Lübeck) .....	II - 3614
	– Lennuliin Dublin-Brüssel .....	II - 3615
	– Lennuliin Dublin-Frankfurt .....	II - 3616
	– Lennuliinid Dublin-Madrid ja Dublin-Pariis .....	II - 3617
		II - 3687

e)	Lennuliinid Dublin-Milano ja Dublin-Rooma .....	II - 3618
	Poolte argumendid .....	II - 3618
	Üldkohtu hinnang .....	II - 3619
D –	Neljas väide, mis puudutab väidetava kulude kokkuhoiu hindamist .....	II - 3621
1.	Väidetava kulude kokkuhoiu kontrollitavus .....	II - 3624
a)	Poolte argumendid .....	II - 3624
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3628
2.	Teatava väidetava kulude kokkuhoiu ühinemispõhisus .....	II - 3636
a)	Poolte argumendid .....	II - 3636
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3637
3.	Kasu tarbijatele .....	II - 3639
a)	Poolte argumendid .....	II - 3639
b)	Üldkohtu hinnang .....	II - 3640
4.	Järeldus koondumise konkurentsimoju analüüsi kohta .....	II - 3643
E –	Viies väide, mis puudutab kohustuste hindamist .....	II - 3644
1.	Esialgused kaalutlused .....	II - 3644
a)	Kohustuste analüüsi raamistik .....	II - 3644
b)	3. mai 2007. aasta kohustuste kirjeldus ja hindamine .....	II - 3647
c)	1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti kirjeldus ja hindamine .....	II - 3653

2.	3. mai 2007. aasta kohustuste formaalsete puuduste mitteesinemine .....	II - 3657
	a) Poolte argumendid .....	II - 3657
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3662
3.	1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti formaalsete puuduste mitteesinemine	II - 3665
	a) Poolte argumendid .....	II - 3665
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3667
4.	3. mai 2007. aasta kohustuste ja 1. juuni 2007. aasta kohustuste projekti sisuline hindamine .....	II - 3669
	a) Poolte argumendid .....	II - 3669
	b) Üldkohtu hinnang .....	II - 3678
	Kohtukulud .....	II - 3681