

Euroopan unionin virallinen lehti

C 47

51. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

20. helmikuuta 2008

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	II <i>Tiedonannot</i>	
	EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDONANNOT	
	Komissio	
2008/C 47/01	YK:n Euroopan talouskomission säännöt, joita EY on sitoutunut soveltamaan — Tilanne 31. joulukuuta 2007	1
	IV <i>Tiedotteet</i>	
	EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDOTTEET	
	Komissio	
2008/C 47/02	Euron kurssi	5
2008/C 47/03	Lausunto keskittymä käsittelevän neuvonantajan komitean 151. kokouksessaan 11. kesäkuuta 2007 antama lausunto päätösluonnoksesta COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus — Esittelijä: Puola	6
2008/C 47/04	Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus asiassa COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus (laadittu tietyissä kilpailuasioita koskevissa menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuuksista 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2001/462/EY, EHTY 15 ja 16 artiklan mukaisesti — EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21)	7
2008/C 47/05	Tiivistelmä komission päätöksestä, tehty 27 päivänä kesäkuuta 2007, keskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltumattomaksi (Asia COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus) ⁽¹⁾	9

FI

JÄSENVALTIOIDEN ANTAMAT TIEDOTTEET

2008/C 47/06	Mittauslaitteista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/22/EY täytäntöönpanoon liittyvä komission tiedonanto ⁽¹⁾	21
--------------	--	----

V Ilmoitukset

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

Komissio

2008/C 47/07	Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY mukainen Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ilmoitus ⁽¹⁾	22
--------------	--	----

Oikaisuja

2008/C 47/08	Oikaistaan mittauslaitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/22/EY täytäntöönpanoon liittyvä komission tiedonanto (EUVL C 29, 1.2.2008)	25
--------------	--	----



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT
TIEDONANNOT

KOMISSIO

YK:n Euroopan talouskomission säännöt, joita EY on sitoutunut soveltamaan — Tilanne 31. joulukuuta 2007

(2008/C 47/01)

Komissio julkaisee seuraavassa taulukossa yhteenvedon niistä YK:n Euroopan talouskomission säännöistä (sellaisina kuin ne ovat viimeksi muutettuina), joita EY oli sitoutunut soveltamaan 31. joulukuuta 2007, vaikakin jotkin muutokset tulevat voimaan mainitun päivämäärän jälkeen (nämä säännöt on liitetty vuonna 1958 tehtyyn moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen).

Säännön numero	Muutokset sitoutumishetkellä	Muutossarjat ⁽¹⁾ ⁽²⁾	Muutossarjojen täydennykset ⁽¹⁾ ⁽²⁾	Säännön lyhytnimi
1	01	02	—	Epäsymmetriset ajovalaisimet (R2 ja/tai HS1)
3	02	02	10	Heijastimet
4	00	00	13	Takarekisterikilven valaisimet
5	02	02	6	Epäsymmetriset ajovalaisimet (umpiovalaisimet)
6	01	01	16	Suuntavalaisimet
7	02	02	13	Äärivalaisimet, etuvalaisimet, takavalaisimet, jarruvalaisimet ja sivuvalaisimet (M, N ja O)
8	04	05	—	Ajovalaisimet (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 ja/tai H11)
10	02	03	—	Sähkömagneettinen yhteensopivuus
11	02	03	—	Ovien lukot ja saranat
12	03	03	3	Ohjausmekanismin toiminta törmäyksessä
13	09	11	—	Jarrut (luokat M, N ja O)
13H	00	00	5	Jarrut (henkilöautot)
14	04	06	3	Turvavöiden kiinnityspisteet
16	04	05	—	Turvavyöt

Säännön numero	Muutokset sitoutumishetkellä	Muutossarjat ⁽¹⁾ ⁽²⁾	Muutossarjojen täydennykset ⁽¹⁾ ⁽²⁾	Säännön lyhytnimi
17	06	07	3	Istuinten lujuus
18	02	03	1	Luvattoman käytön esto
19	02	03	—	Etusumuvalaisimet
20	02	03	—	Epäsymmetriset ajovalaisimet (H4)
21	01	01	3	Sisävarusteet
22	04	05	1	Moottoripyöräilijöiden suojakypärät ja visiirit
23	00	00	14	Peruutusvalaisimet
24	03	03	3	Dieselin savutus ja dieselmoottorit
25	04	04	—	Pääntuet
26	02	03	1	Ulkonevat osat
27	03	03	1	Varoituskolmiot
28	00	00	3	Äänimerkinantolaitteet
30	02	02	15	Renkaat (moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut)
31	02	02	6	Epäsymmetriset ajovalaisimet (halogeeniumpiovalaisimet)
34	01	02	2	Palovaaran torjuminen
37	03	03	30	Hehkulamput
38	00	00	13	Takasumuvalaisimet
39	00	00	5	Nopeusmittarilaitteistot
43	00	00	10	Turvalasit
44	03	04	4	Lasten turvajärjestelmät
45	01	01	5	Ajovalaisimien puhdistuslaitteet
46	01	02	2	Taustapeilit
48	01	04	—	Valaisinten ja merkkivalolaitteiden asennus (M, N ja O)
49	02	05	—	Päästöt (diesel, maakaasu ja nestekaasu)
50	00	00	11	Etu- ja taka-, jarru-, suunta- ja takarekisterikilven valaisimet (L)
51	02	02	6	Melutaso (M ja N)
53	00	01	8	Valaisinten ja merkkivalolaitteiden asennus (L3)
54	00	00	16	Renkaat (hyötyajoneuvot ja niiden perävaunut)
55	00	00	—	Mekaaniset kytkinlaitteet
56	00	01	—	Ajovalaisimet (mopedit)
57	01	02	—	Ajovalaisimet (moottoripyörät)

Säännön numero	Muutokset sitoutumishetkellä	Muutossarjat ⁽¹⁾ ⁽²⁾	Muutossarjojen täydennykset ⁽¹⁾ ⁽²⁾	Säännön lyhytnimi
58	01	02	—	Taka-alleajosuoja
59	00	00	3	Varaosaäänenvaimennusjärjestelmät
60	00	00	3	Hallintalaitteet — hallintalaitteiden, ilmaisimien ja osoittimien tunnistaminen (mopedit/moottoripyörät)
62	00	00	2	Luvattoman käytön estolaite (mopedit/moottoripyörät)
64	00	01	—	Renkaat (väliaikaisesti käytettävät varapyörät ja -renkaat)
66	00	01	—	Korirakenteen lujuus (linja-autot)
67	01	01	8	Erityislaitteet nestekasun käyttöä varten
69	01	01	3	Hitaasti liikkuvien ajoneuvojen takamerkintäkilvet
70	01	01	5	Raskaiden ja pitkien ajoneuvojen takamerkintäkilvet
71	00	00	—	Kuljettajan näkökenttä, maataloustraktorit
72	00	01	—	Ajovalaisimet (HS1) (moottoripyörät)
73	00	00	1	Sivusuojaukset (tavarankuljetusajoneuvot ja niiden perävaunut)
74	00	01	4	Valaisinten ja merkkivalolaitteiden asennus (L1)
75	00	00	12	Renkaat (moottoripyörät/mopedit)
77	00	00	11	Pysäköintivalaisimet
78	02	03	—	Jarrut (luokka L)
79	01	01	3	Ohjauslaitteet
80	01	01	3	Istuinten lujuus ja kiinnityspisteet (suuret matkustaja-ajoneuvot)
81	00	00	2	Taustapeilit (moottoripyörät/mopedit)
82	00	01	—	Ajovalaisimet (HS2 mopedit)
83	03	05	6	Päästöt
85	00	00	4	Moottori — polttomoottori ja sähkömoottori (M ja N)
86	00	00	3	Valaisinten ja merkkivalolaitteiden asennus (maataloustraktorit)
87	00	00	12	Huomiovalaisimet
89	00	00	1	Nopeudenrajoittimet
90	01	01	9	Varaosajarrupäällysteet ja niiden asennussarjat
91	00	00	10	Sivuvälisimet
93	00	00	—	Etualleajosuoja
94	01	01	3	Matkustajien etutörmäyssuojaus
95	02	02	1	Matkustajien sivutörmäyssuojaus
96	00	01	2	Dieselpäästöt (maataloustraktorit)

Säännön numero	Muutokset sitoutumishetkellä	Muutossarjat ⁽¹⁾ (?)	Muutossarjojen täydennykset ⁽¹⁾ (?)	Säännön lyhytnimi
97	00	01	5	Hälytysjärjestelmät
98	00	00	9	Kaasupurkausvalonlähteillä varustetut ajovalaisimet
99	00	00	3	Kaasupurkausvalonlähteet
100	00	00	1	Sähköajoneuvojen turvallisuus
101	00	00	7	CO ₂ -päästöt/polttoaineenkulutus (M1) sekä sähkönkulutus ja toimintasäteen mittaaminen (M1 ja N1)
102	00	00	—	Lyhyt kytkinjärjestely
103	00	00	2	Varaosakatalysaattorit
104	00	00	5	Heijastavat merkintäkilvet (raskaat ja pitkät ajoneuvot)
105	02	04	—	Vaarallisten aineiden kuljetukset — ajoneuvojen rakenne
106	00	00	4	Renkaat (maatalousajoneuvot)
107	01	02	1	Linja-autot
108	00	02	—	Pinnoitetut renkaat (moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut)
109	00	00	4	Pinnoitetut renkaat (hyötyajoneuvot ja niiden perävaunut)
110	00	00	7	Paineistettua maakaasua käyttävät järjestelmät
111	00	00	1	Säiliöajoneuvojen kaatumisvakavuus (N ja O)
112	00	00	8	Epäsymmetriset ajovalaisimet (hehkulamput)
113	00	00	6	Symmetriset ajovalaisimet (hehkulamput)
114	00	00	—	Varaosanaturvatyyny
115	00	00	3	Nestekaasun tai paineistetun maakaasun käyttöön liittyvät jälkiasennettavat järjestelmät
116	00	00	1	Ajoneuvon luvaton käyttö (esto- ja hälytysjärjestelmät)
117	00	01	—	Renkaiden vierintämelu
118	00	00	—	Sisämateriaalien tulenkestävyys
119	00	00	2	Kääntymisvalaisimet
120	00	00	—	Moottori — polttomoottori (maataloustraktorit ja liikkuvat työkonet)
121	00	00	1	Hallintalaitteet, merkkivalaisimet ja osoittimet
122	00	00	—	Lämmityslaitteet
123	00	00	1	Mukautuvat ajovalojärjestelmät (AFS-järjestelmät)
124	00	00	—	Henkilöautojen (varaosa)pyörät
125	00	00	1	Kuljettajan etunäkökenttä
126	00	00	—	Matkustajia matkatavaroiden siirtymiseltä suojaavat tilanjakojärjestelmät

⁽¹⁾ Sarakkeessa luetellaan kyseisen säännön viimeisimmät muutokset, joita Euroopan yhteisö oli 31. joulukuuta 2007 mennessä sitoutunut soveltamaan. Osa viimeisimmistä muutossarjoista tai muutossarjojen täydennyksistä tulee voimaan kyseisen päivän jälkeen. Muutosten voimaantulopäivä olisi tarkastettava UNECE:n asiakirjan TRANS/WP.29/343/Rev.15 viimeisimmästä versiosta. Asiakirja on saatavana osoitteessa: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

⁽²⁾ Myös kaikki asiaan liittyvät 31. joulukuuta 2007 mennessä tehdyt oikaisut on hyväksytty, ellei toisin ole ilmoitettu.

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN
ANTAMAT TIEDOTTEET

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾**19. helmikuuta 2008**

(2008/C 47/02)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi		
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,4742	TRY	Turkin liiraa	1,7565
JPY	Japanin jeniä	158,64	AUD	Australian dollaria	1,5984
DKK	Tanskan kruunua	7,4548	CAD	Kanadan dollaria	1,4836
GBP	Englannin punttaa	0,7555	HKD	Hongkongin dollaria	11,5
SEK	Ruotsin kruunua	9,3164	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,841
CHF	Sveitsin frangia	1,6123	SGD	Singaporin dollaria	2,0829
ISK	Islannin kruunua	98,42	KRW	Etelä-Korean wonia	1 392,31
NOK	Norjan kruunua	7,8605	ZAR	Etelä-Afrikan randia	11,2474
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	CNY	Kiinan juan renminbiä	10,5523
CZK	Tšekin korunaa	25,319	HRK	Kroatian kunaa	7,2815
EEK	Viron kruunua	15,6466	IDR	Indonesian rupiaa	13 518,41
HUF	Unkarin forinttia	263,57	MYR	Malesian ringgitiä	4,7513
LTL	Liettuan litiä	3,4528	PHP	Filippiinien pesoa	59,853
LVL	Latvian latia	0,6967	RUB	Venäjän ruplaa	36,158
PLN	Puolan zlotya	3,5682	THB	Thaimaan bahtia	46,658
RON	Romanian leuta	3,6353	BRL	Brasilian real	2,548
SKK	Slovakian korunaa	33,051	MXN	Meksikon peso	15,8287

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

Lausunto keskittymiä käsittelevän neuvoo-antavan komitean 151. kokouksessaan 11. kesäkuuta 2007 antama lausunto päätösluonnoksesta COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus

Esittelijä: Puola

(2008/C 47/03)

1. Neuvoo-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että ilmoitettu toimenpide muodostaa sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun keskittymän.
2. Neuvoo-antavan komitean enemmistö on komission kanssa samaa mieltä siitä, että ilmoitetulla toimenpiteellä voidaan katsoa olevan sulautuma-asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu yhteisönlaajuinen ulottuvuus.
3. Neuvoo-antava komitea yhtyy komission päätösluonnoksessa esitettyihin merkityksellisten markkinoiden määritelmiin.
4. Neuvoo-antava komitea on samaa mieltä komission kanssa siitä, että ehdotettu liiketoimi haittaisi olennaisesti tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla siitä syystä, että Ryanair ja Aer Lingus saisivat määräävän markkina-aseman 35 reitillä Dublinin, Shannonin ja Corkin välillä.
5. Neuvoo-antava komitea on samaa mieltä komission kanssa siitä, että ehdotettu liiketoimi haittaisi olennaisesti tehokasta kilpailua poistamalla uskottavan mahdollisen markkinoille tulijan 15 reitiltä Dublinin ja Corkin välillä, mikä johtaisi määräävän markkina-aseman syntymiseen tai vahvistumiseen.
6. Neuvoo-antava komitea on samaa mieltä komission kanssa siitä, että ehdotetusta liiketoimesta saatavat tehokkuusedut eivät tasapainottaisi siitä seuraavaa merkittävää estettä tehokkaalle kilpailulle.
7. Neuvoo-antava komitea on samaa mieltä komission kanssa siitä, että Ryanairin tarjoamat lopulliset sitoumukset eivät riitä poistamaan komission havaitsemia kilpailuongelmia, eivätkä ne siis poista ehdotetusta liiketoimesta johtuvia merkittäviä esteitä tehokkaalle kilpailulle.
8. Neuvoo-antava komitea on samaa mieltä komission kanssa siitä, että ilmoitettu keskittymä on julistettava yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltumattomaksi.
9. Neuvoo-antava komitea pyytää komissiota ottamaan huomioon kaikki muut keskustelussa esille otetut seikat.

Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus asiassa COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus

(laadittu tietyissä kilpailuasioita koskeissa menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuuksista 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2001/462/EY, EHTY 15 ja 16 artiklan mukaisesti — EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21)

(2008/C 47/04)

Komissio vastaanotti 30. lokakuuta 2006 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 (jäljempänä 'sulautuma-asetus') 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla Ryanair Holdings Plc (jäljempänä 'Ryanair') hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua määrävallan yrityksessä Aer Lingus Group Plc (jäljempänä 'Aer Lingus') 4. huhtikuuta 2006 ilmoitetulla julkisella ostotarjouksella.

Tarkasteltuaan ilmoitusta alustavasti komissio katsoi, että ilmoitettu keskittymä kuului sulautuma-asetuksen soveltamisalaan, ja että ehdotetun keskittymän soveltuvuutta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan oli syytä epäillä vakavasti, vaikka otettaisiin huomioon ilmoituksen tekijän 19. marraskuuta 2006 antamat sitoumukset, joita muutettiin sittemmin 14. joulukuuta 2006.

Tämän vuoksi komissio aloitti 20. joulukuuta 2006 sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen menettelyn. Yhteisymmärryksessä Ryanairin kanssa komissio päätti 22. helmikuuta 2007 jatkaa menettelyä 20 päivällä sulautuma-asetuksen 10 artiklan 3 kohdan toisen kappaleen mukaisesti.

Komissio lähetti 27. maaliskuuta 2007 Ryanairille väitetiedoksiannon. Mahdollisuus tutustua asiakirjoihin annettiin CD-ROM-levyllä 29. maaliskuuta 2007 ja myöhemmin myös Ryanairin ja Aer Lingusin välillä sovitun dataroom-menettelyn mukaisesti. Dataroom mahdollisti kaupallisesti arkaluonteisten tietojen analysoinnin olosuhteissa, jotka takasivat tietojen luottamuksellisuuden säilymisen. Ryanair toimitti kirjallisen vastauksen väitetiedoksiantoon 17. huhtikuuta 2007. Asiakirjoihin annettiin mahdollisuus tutustua myös 1., 6. ja 8. kesäkuuta 2007.

Samalla kun Ryanair sai tutustua asiakirjoihin, sille annettiin epähuomiossa luottamuksellisia tietoja tietyistä muista asian osapuolista. Korjaavia toimenpiteitä toteutettiin ja asianomaisille osapuolille tiedotettiin asiasta asianmukaisesti.

Ryanair ei pyytänyt mahdollisuutta esittää perustelunsa suullisessa kuulemisessa asetuksen (EY) N:o 802/2004 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Ryanair esitti 17. huhtikuuta 2007 sitoumuksia väitetiedoksiannossa esitettyjen kilpailuongelmien ratkaisemiseksi. Näitä sitoumuksia muutettiin 3. toukokuuta 2007, mistä seurasi määräajan pidentyminen 15 päivällä sulautuma-asetuksen 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Komissio teki markkinatestin sitoumuksista, ja Ryanairille annettiin 16., 23. ja 30. toukokuuta mahdollisuus tutustua markkinatestin ei-luottamuksellisiin vastauksiin. Kuulemismenettelystä vastaavaa neuvonantajaa ei ole pyydetty vahvistamaan markkinatutkimuksen puolueettomuutta.

Tarkasteltuaan Ryanairin 3. toukokuuta 2007 muuttamia sitoumuksia komissio katsoo, että ne eivät riittäneet ratkaisemaan väitetiedoksiannossa esitettyjä kilpailuongelmia, ja tämän vuoksi keskittymä estäisi olenaisesti tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla.

Päätösluonnos liittyy vain sellaisiin väitteisiin, joista Ryanairille on annettu mahdollisuus esittää näkemyksensä.

Ryanair ei ole nostanut esille mitään puolustautumisoikeuksiinsa liittyviä kysymyksiä tässä menettelyssä.

Muut osapuolet

Aer Lingusilla oli menettelyssä erityinen asema, sillä se oli vihamielisen yritysostotarjouksen kohde, ja sen vuoksi sitä pidettiin asetuksen (EY) N:o 802/2004 11 artiklan b kohdassa tarkoitettuna 'muuna osapuolena'. Tämän aseman perusteella Aer Lingus osallistui tiiviisti menettelyn kaikkiin vaiheisiin. Aer Lingusille toimitettiin esimerkiksi tietyjä tärkeitä asiakirjoja toisen vaiheen tutkimuksen aikana. Se sai väitetiedoksiannosta version, josta oli poistettu luottamukselliset tiedot. Asetuksen (EY) N:o 802/2004 17 artiklan 2 kohdan mukaisesti se sai myös mahdollisuuden tarkastella muita aineistoon kuuluvia asiakirjoja kilpailun pääosaston sopivaksi katsomassa laajuudessa, jotta se pystyi esittämään huomautuksensa. Ryanairin tavoin se sai pääsyn dataroomiin. Aer Lingus sai myös Ryanairin vastauksesta väitetiedoksiantoon kopion, josta oli poistettu luottamukselliset tiedot.

Aer Lingus väitti, että sen mahdollisuuksia tarkastella asiakirjoja oli rajoitettu epäasianmukaisesti, ja että sen olisi tullut saada samat oikeudet tutustua kaikkiin asiakirjoihin kuin ilmoituksen tekijä, jotta se olisi pystynyt täysin hyödyntämään oikeuttaan tulla kuulluksi. Kilpailun pääosasto hylkäsi väitteen, eikä Aer Lingus tuonut asiaa kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan käsiteltäväksi.

Aer Lingus ei pyytänyt mahdollisuutta esittää perustelunsa suullisessa kuulemisessa asetuksen (EY) N:o 802/2004 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Muut kolmannet osapuolet

Kaksi komission asetuksen (EY) N:o 802/2004 11 artiklan c kohdan tarkoittamaa kolmatta osapuolta pyysivät lupaa osallistua menettelyyn. Nämä kolmannet osapuolet ovat Irlannin liikenneministeriö (Irish Department of Transport) ja SIPTU, Aer Lingusin työntekijöitä edustava ammattiyhdistys. Niille myönnettiin lupa osallistua menettelyyn 4. ja 12. huhtikuuta 2007 tehdyissä päätöksissä. Tämän jälkeen kilpailun pääosasto on antanut niille mahdollisuuden esittää näkemyksensä.

Päätelmä

Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että kaikkien menettelyyn osallistuneiden oikeus tulla kuulluksi on toteutunut.

Brysselissä 20. kesäkuuta 2007.

Karen WILLIAMS

**Tiivistelmä komission päätöksestä,
tehty 27 päivänä kesäkuuta 2007,
keskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltumattomaksi
(Asia COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus)
(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)
(2008/C 47/05)**

Komissio teki 27. kesäkuuta 2007 päätöksen sulautuma-asiassa yrityskeskittymien valvonnasta 20 päivänä tammi-kuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004⁽¹⁾ (sulautuma-asetus) ja erityisesti sen 8 artiklan 3 kohdan nojalla. Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavilla todistusvoimaisella kielellä kilpailun pääosaston verkkosivuilla osoitteessa:

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

I TIIVISTELMÄ

1. Asiassa oli kyse ehdotetusta yrityskaupasta, jossa irlantilainen lentoyhtiö Ryanair ostaa kilpailijansa Aer Lingusin. Molemmat yritykset tarjoavat säännöllisiä lentoliikennepalveluja. Niillä on päällekkäistä toimintaa erityisesti Dublinin lentoasemalla.
2. Ehdotettu yrityskauppa, jossa Ryanair saa yksinomaisen määräysvallan Aer Lingusissa, muodostaa sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua keskittymää. Se on sulautuma-asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu yhteisönlaajuinen keskittymä.
3. Päätöksessä vahvistetaan samoin kuin aikaisemmissa lentoliikenteen alan asioissa, että merkitykselliset tuotemarkkinat kattavat kahden paikkakunnan väliset säännölliset lentoliikennepalvelut ja että kukin lähtöpaikan ja kohteen välinen reitti määritellään erillisiksi markkinoiksi (lähtöpaikkaan ja kohteeseen perustuva lähestymistapa). Markkinatutkimuksessa pääteltiin myös, että tietyt samankaltaisia asiakashankinta-alueita palvelevat lentoasemat (esimerkiksi Aer Lingusin käyttämät päälentoasemat ja Ryanairin käyttämät sivulentoasemat) kuuluvat samoille merkityksellisille tuotemarkkinoille.
4. Päätöksessä korostetaan, että keskittymä yhdistäisi kaksi halpalentoyhtiötä, joilla on merkittävää toimintaa erityisesti Dublinin lentoasemalla, jolla niiden osuus Euroopan lyhyistä lentomatkoista olisi sulautuman jälkeen noin 80 prosenttia. Päätöksessä luetellaan yhteensä 35 reittiä, joilla osapuolilla on päällekkäistä toimintaa. Näistä reiteistä 22 reitillä toimenpide johtaisi monopoliasemaan ja 13 muulla reitillä erittäin suuriin (yli 60 prosentin) yhteenlasketuihin markkinaosuuksiin. Lisäksi Ryanair ja Aer Lingus ovat toistensa todennäköisimmät mahdolliset kilpailijat niillä reiteillä, joilla tällä hetkellä liikennöi ainoastaan toinen sulautuman osapuolista.
5. Komission tutkimuksessa vahvistui, että markkinoille pääsyn esteet ovat suuria, mikä vaikeuttaisi uusien tulokkaiden pääsyä niille reiteille, joilla sulautuman osapuolten toiminnot ovat päällekkäisiä.
6. Ryanairin antamien sitoumusten todettiin olevan riittämättömiä poistamaan komission havaitsemat esteet tehokkaalle kilpailulle.
7. Sen vuoksi päätöksessä päätellään, että ilmoitettu keskittymä estäisi merkittävästi tehokasta kilpailua luetelluilla Irlannista lähtevillä ja Irlantiin suuntautuvilla reiteillä, ja julistetaan keskittymä yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltumattomaksi.

II OSAPUOLET

8. Ryanair on lentoyhtiö, joka tarjoaa kahden paikkakunnan välisiä säännöllisiä lentoliikennepalveluja yli 400 reitillä 24 Euroopan maassa. Ryanair liikennöi yli 75 reitillä Irlannin (pääasiassa Dublinin mutta myös Shannonin, Corkin, Kerry ja Knockin) ja muiden Euroopan maiden välillä. Yhtiön lentokalustoon kuuluu tällä hetkellä noin 120 lentokonetta ja sillä on eri puolilla Eurooppaa 19 tukikohtaa, joista tärkeimmät ovat Lontoo-Stansted ja Dublin.

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

9. *Aer Lingus* on lentoyhtiö, jonka kotipaikka on Dublin. Kuten *Ryanair* se tarjoaa kahden paikkakunnan välisiä säännöllisiä lentoliikennepalveluja yli 70 reitillä, jotka yhdistävät Irlannissa sijaitsevat Dublinin, Shannonin ja Corkin lentoasemat useisiin eurooppalaisiin ja Euroopan ulkopuolisiin kohteisiin. Lisäksi *Aer Lingus* tarjoaa kaukolentoja pääasiassa Yhdysvaltoihin, rahtipalveluja ja paikkoja matkanjärjestäjille. *Aer Lingus*in päätoimipaikka on Dublinin lentoasema, minkä lisäksi sillä on pienimuotoisempaa toimintaa Corkissa ja Shannonissa. Sen lentokalustoon kuuluu 28 lyhyiden matkojen lentokonetta ja 7 pitkien matkojen lentokonetta.

III TOIMENPIDE

10. Toimenpiteessä on kyse *Aer Lingus*in siirtymisestä *Ryanair*in yksinomaiseen määräysvaltaan kaikkien jäljellä olevien osakkeiden ostamista koskevan julkisen ostotarjouksen kautta. *Ryanair* aloitti merkittävässä määrin *Aer Lingus*in osakkeiden hankkimisen vuoden 2006 syyskuun ja marraskuun välillä, jolloin se hankki 25,17 prosentin osuuden *Aer Lingus*in osakepääomasta. *Ryanair* julkisti 5. lokakuuta 2006 julkisen ostotarjouksen *Aer Lingus*in koko osakepääomasta. Tarjouksen hyväksymisen määräaika oli 13. marraskuuta 2006, mutta *Ryanair* pidensi sitä ensin 4. joulukuuta 2006 asti ja myöhemmin 22. joulukuuta 2006 asti. Koska *Ryanair*in osakekaupat ja julkinen ostotarjous liittyvät ajallisesti ja lopullisen taloudellisen tavoitteensa suhteen tiiviisti toisiinsa, osakkeiden hankinta ennen julkista ostotarjousta ja sen kuluessa sekä julkinen ostotarjous itse muodostavat sulautuma-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun yhden keskittymän. Komissiolla on toimivalta tutkia toimenpide, vaikka *Ryanair*in tarjous on teknisesti rauennut, koska *Ryanair* on jo ilmoittanut tekevänsä uuden ostotarjouksen komission hyväksyessä toimenpiteen ⁽¹⁾.

IV YHTEISÖNLAAJUINEN ULOTTUVUUS

11. Keskittymällä on sulautuma-asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu yhteisönlajuinen ulottuvuus. Keskittymän osapuolten yhteenlaskettu koko maailmasta kertynyt kokonaisliikevaihto on yli 2,5 miljardia EUR ja sekä *Ryanair*in että *Aer Lingus*in yhteisön alueelta kertynyt liikevaihto on yli 100 miljoonaa EUR. Sen vuoksi 1 artiklan 3 kohdan a ja d alakohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät. Lisäksi on selvää, että *Ryanair*in ja *Aer Lingus*in omasta yhteisön alueelta kertyneestä kokonaisliikevaihdosta yli kaksi kolmasosaa ei ole kertynyt yhdestä ja samasta jäsenvaltiosta. Se, onko *Ryanair*in ja *Aer Lingus*in vähintään kolmesta jäsenvaltiosta kertynyt yhteenlaskettu kokonaisliikevaihto yli 100 miljoonaa EUR ja onko niiden kummankin liikevaihto näissä jäsenvaltioissa vähintään 25 miljoonaa EUR sulautuma-asetuksen 1 artiklan 3 kohdan b ja c alakohdan mukaisesti, riippuu niiden liikevaihdon maantieteellisestä jakautumisesta.
12. Päätöksessä tarkastellaan useita menetelmiä eri jäsenvaltioiden välisille lennoille myydyistä lipuista saatujen tulojen jakamiseksi silloin, kun asiakkaan sijainti ostopäivällä ei ole tiedossa. Siinä päätellään, että tällaisessa tilanteessa tarkasteltavana olevassa asiassa mahdollisista vaihtoehtoisista menetelmistä erityisesti 50/50-menetelmä ja kunkin lipun lähtöpaikkaan perustuva menetelmä (molemmat osapuolet myyvät Euroopan lennoille ainoastaan yhdensuuntaisia lippuja), vaikka matkan meno- ja paluulenton ostettaisiin samaan aikaan, näyttävät olevan tarkoituksenmukaisimmat menetelmät erityisesti *Ryanair*in ja *Aer Lingus*in kaltaisten kahden paikkakunnan välisiä palveluja tarjoavien lentoyhtiöiden tapauksessa.

V MERKITYKSELLEISET MARKKINAT

13. *Ryanair*in ja *Aer Lingus*in toiminnot ovat päällekkäisiä säännöllisten matkustajalentoliikennepalvelujen alalla Euroopan talousalueella. *Ryanair* väittää, että sen liiketoimintamallin erityisluonteen ja erittäin alhaisen kustannuspohjan vuoksi muut lentoyhtiöt eivät vaikuta sen hinnoitteluun vaan ennemminkin kuluttajien kulutusvalinnat. Päätöksessä myönnetään, että säännölliset lentoliikennepalvelut muodostavat todellakin eriytyneet markkinat, joilla on useita toiminta- ja liiketoimintamalleja ja joilla lentoyhtiöt tarjoavat eritasoisia palveluja. Sekä *Ryanair*in että *Aer Lingus*in voidaan katsoa olevan Euroopan toiminoissaan halpalentoyhtiöitä, mutta *Ryanair* on selvä halpalentoyhtiö kun taas *Aer Lingus*in tuote on hieman korkeammalla tasolla, toisin sanoen se tarjoaa sellaista lisäaluetta, jota *Ryanair*illa ei ole (esimerkiksi se lentää kalliimmille päälentoasemille *Ryanair*in lentäessä sivulentoasemille). Tämän vuoksi *Aer Lingus*in keskimääräiset hinnat ovat *Ryanair*in hintoja korkeammat. Huolimatta tämän asteisesta tuotteiden erilaisuudesta päätöksessä todetaan, että *Ryanair* ja *Aer Lingus* kilpailevat näiden palvelujen tarjonnassa.

⁽¹⁾ Katso sulautuma-asetuksen 4 artiklan 1 kohta.

14. Ryanair väittää, että merkitykselliset tuotemarkkinat kattavat kahden paikkakunnan väliset säännölliset lentoliikennepalvelut ja kukin lähtöpaikan ja kohteen välinen reitti on määriteltävä erillisiksi markkinoiksi. Päätöksessä todetaan, että tämä näkemys vastaa komission aikaisempaa päätöksentekokäytäntöä⁽¹⁾ ja se vahvistettiin myös perusteellisessa markkinatutkimuksessa. Toisena vaihtoehtona olisi ollut määritellä yhteiset markkinat lyhyille Irlannista lähteville ja Irlantiin saapuville lennoille, mikä olisi perustunut erityisesti tarjonnan korvattavuuteen osapuolten yhteisestä tukikohdasta Dublinista lähtevien eri reittien välillä. Tämä vaihtoehto hylättiin. Tarjonnan korvattavuus ei olisi riittävän nopeaa eikä tehokasta. Lisäksi tässä markkinamääritelmässä ei oteta huomioon kysynnän korvattavuutta eri reittien välillä, jota asiakkaista suurimman osan osalta ei ole käytännössä ollenkaan.
15. Näin ollen komission markkinatutkimuksessa vahvistettiin lähtöpaikkaan ja kohteeseen perustuva lähestymistapa. Merkityksellisiä tarjontaan liittyviä näkökohtia ei kuitenkaan jätetä huomioimatta vaan niitä käsitellään kilpailua koskevassa arvioinnissa.
16. Ryanair väittää lisäksi, että lähtöpaikkaan ja kohteeseen perustuvat merkitykselliset markkinat olisi rajattava lentoasemapareihin, koska Ryanairin mukaan niissäkin tapauksissa, joissa tietyssä kaupungissa tai sen läheisyydessä on useita lentoasemia, asiakas ei pidä niitä toisensa korvaavina vaihtoehtoina. Komission tutkimus osoitti kuitenkin, että asiakkaat pitävät useita näistä lentoasemista toisensa korvaavina vaihtoehtoina ja että merkitykselliset lähtöpaikka- ja kohdeparit olisi useilla reiteillä määriteltävä kaupunkien perusteella. Niin kvalitatiivisissa kuin kvantitatiivisissa analyyseissä vahvistui lentoasemien korvattavuus matkustajien kannalta 18 reitillä yhteensä 20 reitistä, joilla päätöksessä todettiin päällekkäisyyttä kaupunkipareissa. Eri lentoasemien käyttäminen on näin ollen tässä tapauksessa ainoastaan osa kilpailevien lentoliikennepalvelujen eriyttämisestä yksillä markkinoilla eikä se oikeuta määrittelemään kaksia erillisiä markkinoita.
17. Seuraavassa taulukossa esitetään ne kaupunkiparit, joiden osalta päätöksessä arvioidaan korvattavuutta. Ainoastaan Amsterdamin ja Eindhovenin lentoasemien sekä Nantes'en ja Rennes'en lentoasemien osalta markkinatutkimus osoitti, etteivät kyseiset lentoasemat korvaa toisiaan.

Taulukko 1

Luettelo merkityksellisistä lentoasemista kaupunkiparien määrittämistä varten

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

⁽¹⁾ Ks. esim. asiat COMP/M.3940 — Lufthansa/Eurowings, COMP/M.3280 — Air France/KLM, COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss.

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

18. Markkinatutkimus vahvisti myös, että koneenvaihtoa edellyttävien lentojen ja muiden matkustusmuotojen ei yleensä voida katsoa olevan korvaavia vaihtoehtoja osapuolten suorille lennoille päällekkäisillä reiteillä. Toimenpide vaikuttaa ainoastaan Euroopan sisäisiin lentoihin, joilla matkustusajat ovat lyhyitä. Komissio on myös aikaisemmin yleensä jättänyt pois koneenvaihtoa edellyttävät lennot tällaisilla reiteillä (lukuun ottamatta muutamia tapauskohtaisia poikkeuksia). Koska tässä asiassa on pääasiassa kyse kahden paikkakunnan välisistä matkustajista, jotka eivät tarvitse jatkoyhteyksiä (Ryanair) tai jotka tarvitsevat ainoastaan rajoitetusti jatkoyhteyksiä (Aer Lingus), koneenvaihtoa edellyttävät lennot eivät juurikaan houkuttele asiakkaita. Irlannin maantieteellisten ominaispiirteiden vuoksi muita matkustusmuotoja ei joko ole olemassa (esim. suurnopeusjunat) tai ne eivät ole kilpailukykyisiä lentoliikenteen kanssa (esim. linja-auto/lautta).
19. Ryanair esittää, että erityisesti reiteillä, joilla liikkuu pääasiassa vapaa-ajan matkustajia, tilauslento-yhtiöt muodostavat merkittävää kilpailupainetta osapuolten palveluille. Markkinatutkimus ei kuitenkaan vahvistanut sitä, että tilauslento-yhtiöt rajoittaisivat merkittävässä määrin sulautuman osapuolten toimintaa Irlannin reiteillä. Komission markkinatutkimus on osoittanut, että toisin kuin muissa maissa Irlannissa tilauslento-yhtiöt tarjoavat ainoastaan erittäin vähäisessä määrin ”pelkkiä lentoja” eli lentoja, jotka myydään loppuasiakkaille erikseen eikä osana lomapakettia. On myös useita tekijöitä, joiden perusteella tilauslento-yhtiöiden toiminnot voidaan jättää markkinoiden ulkopuolelle, erityisesti niiden tarjoaman palvelun erilaisuus (tilauslentojen paikat myydään Irlannissa pääasiassa osana pakettimatkaa), eri jakelukanavien käyttö (käytännössä yksinomaan matkanjärjestäjien kautta), niiden vähäisempi joustavuus (tilauslentoja liikennöidään yleensä ainoastaan viikonloppuisin eivätkä ne sen vuoksi tarjoa samaa joustavuutta kuin useat viikon aikana liikennöidyt lennot) ja palvelujen yleinen kausiluonteisuus. Vaikka ”pelkkien lentojen” myynti otettaisiin huomioon, se ei vaikuttaisi asian kilpailua koskevaan arviointiin, koska myytyjen ”pelkkien lentojen” määrä on erittäin pieni.

20. Lisäksi komissio on aikaisemmin tehnyt eron aikaherkkien matkustajien ja niiden matkustajien välillä, joille ajalla ei ole suurta merkitystä (tai liike- ja vapaa-ajanmatkustajien välillä). Tässä asiassa markkinatutkimus kuitenkin vahvisti, että ottaen huomioon sulautuman osapuolten erityispiirteet, jotka poikkeavat aikaisemmissa asioissa arvioiduista täyden palvelun lentoyhtiöistä, tämän eron perusteella ei tässä asiassa voida määritellä erillisiä markkinoita. Vaikka asiakkaiden välille tehdäänkin tämä ero, tässä asiassa ei ole mahdollista määritellä kahta erillistä matkustajaryhmää, sillä kumpikaan sulautuvista lentoyhtiöistä ei syrji kumpaakaan matkustajaryhmää ja näiden kahden ääripään välillä on lukemattomia eri matkustajatyyppejä. Vaikka aikaherkempien matkustajien kokonaisuus otetaan huomioon kilpailua koskevassa arvioinnissa, näille matkustajaryhmille ei määritellä erillisiä markkinoita.
21. Sen arvioimiseksi, onko kaksi lentoasemaa asiakkaan kannalta toisensa korvaavia vaihtoehtoja, komissio on käyttänyt todisteena useita tekijöitä:
- Välimatkoja ja matkustusaikoja verrattiin viitteelliseen vertailuarvoon, joka on 100 km/tunnin ajomatka. Tätä vertailuarvoa käytettiin lähtökohtana ja sitä tulkittiin ottaen huomioon kyseessä olevan lentoaseman erityispiirteet ja muut tarkastellut tekijät.
 - Sulautuman tuloksena syntyvän yhtiön kilpailijoiden komission markkinatutkimuksessa esittämät mielipiteet. Lähes kaikki kilpailijat katsoivat pää- ja sivulentoasemien korvaavan toisensa niiden matkustajien osalta, joille ajalla ei ole suurta merkitystä.
 - Lentoasemien ja jäsenvaltioiden siviili-ilmailualan viranomaisten mielipiteet, jotka esitettiin komission tutkimuksen aikana, ja kyseisten viranomaisten laatimien, ehdotettuun toimenpiteeseen liittyvä mättömien raporttien tulokset.
 - Tarvittaessa komissio otti myös huomioon sen, että lentoasemat kuuluvat yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 liitteessä II tarkoitettuun lentoasemajärjestelmään.
 - Markkinointikäytännöt ja erityisesti tapa, jolla Ryanair markkinoi palvelujaan, ja se, että tiettyjen lentoasemien esitetään palvelevan tiettyä kaupunkia/taajamaa, otetaan huomioon lisätodisteina, sillä ne kuuluvat niihin tekijöihin, jotka asiakkaat ottavat huomioon ostaessaan lentolippua Internetin kautta.
 - Vapaa-ajan matkustajien arvioitu osuus reitillä. Yleisesti tunnustetaan, että vapaa-ajan matkustajille hinnalla on suurempi merkitys. He hyväksyvät liikematkustajia herkemmin pidemmän kokonaismatkustusajan, jos matkan kokonaiskustannukset laskevat. Sen vuoksi reiteillä, joilla vapaa-ajan matkustajien arvioitu osuus on suuri, on kohtuullista olettaa, että lentoasemien korvattavuus on matkustajien kannalta ennemminkin suurempaa kuin pienempää.
 - Jos sivulentoasemien ja tiettyjen kaupunkien välillä on kuljetuspalveluja ja jos niitä markkinoidaan Ryanairin verkkosivuilla tai jos Ryanair itse mahdollisesti järjestää kuljetuspalveluja, pidetään sitä lisätodisteena korvattavuudesta.
 - Käytettävissä olevat tulokset komission hintakorrelaatioanalyysistä Dublinista lähtevän 17 kaupunkiparireitin osalta.
 - Dublinin lentoasemalla suoritettu asiakaskysely, joka antaa välillisiä todisteita tiettyjen lentoasemaparin korvattavuudesta kysynnän kannalta.
22. Edellä esitettyjen tekijöiden perusteella päätöksessä tullaan siihen tulokseen, että ehdotetun toimenpiteen arvioimiseksi merkitykselliset markkinat ovat säännöllisten kahden paikkakunnan välisten lentoliikennepalvelujen markkinat. Nämä markkinat määritellään lähtöpaikan ja kohteen perusteella. Lähtöpaikka- ja kohdeparin ominaispiirteistä riippuen parin toisessa päässä voi olla kaksi tai useampia lentoasemia (asiakashankinta-alue).

VI KILPAILUA KOSKEVA ARVIOINTI

23. Päätöksessä korostetaan, että ehdotettu toimenpide poikkeaa aikaisemmista komission arvioimista lentoliikennealan asioista, koska sulautuman osapuolet ovat molemmat halpalentoyhtiöitä, jotka keskittyvät kahden paikkakunnan väliseen liikenteeseen Euroopassa. Lisäksi sulautuma yhdistäisi kaksi lentoyhtiötä, joilla on merkittävää toimintaa tukikohdassaan Dublinin lentoasemalla, jolla niiden osuus Euroopan lyhyistä lentomatkoista olisi sulautuman jälkeen noin 80 prosenttia. Tämän seurauksen Aer Lingusilla ja Ryanairilla on päällekkäistä toimintaa ennätysellisen suurella määrällä reittejä.

24. Päätöksessä luetellaan yhteensä 35 reittiä, joilla osapuolilla on päällekkäistä toimintaa. Seuraavassa taulukossa luodaan katsaus näihin päällekkäisiin reitteihin sekä osapuolten ja niiden olemassa olevien kilpailijoiden markkinaosuuksiin.

Taulukko 2

Reitit, joilla Ryanairilla ja Aer Lingusilla on päällekkäistä toimintaa, sekä sulautuman osapuolten ja kaikkien olemassa olevien kilpailijoiden markkinaosuudet ⁽¹⁾

Reitti	Ryanair	Aer Lingus	Yhteensä	Olemassa olevat kilpailijat	Osuus
Dublin—Alicante	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		(0–5 %)
Dublin—Barcelona	(40–50 %)	(30–40 %)	(70–80 %)	Iberia/Clickair	(20–30 %)
Dublin—Berliini	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Bilbao/Vitoria	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Birmingham	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin—Bologna	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Bryssel	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Edinburg	(70–80 %)	(20–30 %)	100 %		
Dublin—Faro	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin—Frankfurt	(40–50 %)	(40–50 %)	(80–90 %)	Lufthansa	(10–20 %)
Dublin—Glasgow	(50–60 %)	(30–40 %)	(90–100 %)	Loganair	(0–10 %)
Dublin—Hampuri/Lübeck	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin—Krakova	(30–40 %)	(40–50 %)	(70–80 %)	SkyEurope	(20–30 %)
Dublin—Lontoo	(40–50 %)	(30–40 %)	(70–80 %)	BMI	(10–20 %)
				British Airways	(0–10 %)
				CityJet	(0–10 %)
Dublin—Lyon	(30–40 %)	(60–70 %)	100 %		
Dublin—Madrid	(20–30 %)	(30–40 %)	(60–70 %)	Iberia	(30–40 %)
Dublin—Malaga	(30–40 %)	(60–70 %)	(90–100 %)	Spanair	(0–10 %)
Dublin—Manchester	(70–80 %)	(20–30 %)	(90–100 %)	Luxair	(0–10 %)
Dublin—Marseille	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Milano	(30–40 %)	(60–70 %)	100 %		
Dublin—Newcastle	(70–80 %)	(20–30 %)	100 %		
Dublin—Pariisi	(40–50 %)	(30–40 %)	(80–90 %)	AF/CityJet	(10–20 %)
Dublin—Poznan	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin—Riika	(40–50 %)	(20–30 %)	(70–80 %)	Air Baltic	(20–30 %)
Dublin—Rooma	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin—Salzburg	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Sevilla	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin—Teneriffa	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		

⁽¹⁾ Taulukossa ei oteta huomioon joidenkin tilauslentoyhtiöiden tietyillä lomareiteillä tarjoamia ”pelkkiä lentoja” (eli erikseen eikä pakettiloman osana myytyjä lentolippuja). Koska tällaisten pelkkien lentojen myynnin osuus on merkityksetön, niiden mukaan laskeminen ei muuttaisi tilannetta.

Reitti	Ryanair	Aer Lingus	Yhteensä	Olemassa olevat kilpailijat	Osuus
Dublin—Toulouse/Carcassonne	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin—Venetsia	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin—Wien/Bratislava	(20–30 %]	(50–60 %)	(70–80 %)	SkyEurope	(20–30 %)
				Austrian Airlines	(0–10 %)
Dublin—Varsova	(30–40 %)	(30–40 %)	(60–70 %)	LOT	(10–20 %)
				Norwegian Airline Shuttle	(10–20 %)
Shannon—Lontoo	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Cork—Lontoo	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Cork—Manchester	(40–50 %)	(10–20 %)	(60–70 %)	bmibaby	(30–40 %)
				Aer Arann	(0–10 %)

25. Toimenpide johtaisi monopoliin 22 reitillä ja erittäin suuriin yhteenlaskettuihin markkinaosuuksiin (yli 60 prosenttia) 13 muulla reitillä.
26. Ryanair väittää puolustukseksi, että sulautuvat osapuolet eivät ole toistensa lähimmät kilpailijat, sillä niillä on ”perustavanlaatuisia eroja” ja ”niiden paikka markkinoilla, joilla ne toimivat, ei ole sama”. Lisäksi Ryanair väittää, että lentoasemien ruuhkaisuudesta aiheutuvia merkittäviä markkinoille pääsyn esteitä ei ole ja että sulautuman osapuolilla ei ole Dublinissa eikä Irlannissa yleensä ainutlaatuista asemaa, joka estäisi kilpailevia lentoyhtiöitä tulemasta vaikutusalaan kuuluville markkinoille tai sijoittamasta lentokoneitaan Irlantiin.
27. Ryanair väittää myös, että on olemassa useita kilpailevia lentoyhtiöitä, jotka pystyisivät tulemaan päällekkäisille reiteille, jos sulautuman tuloksena syntyvä yritys nostaisi hintoja. Itse asiassa monilla niistä reiteistä, joilla osapuolilla on 100 prosentin yhteenlaskettu markkinaosuus, on mahdollisia kilpailijoita kohdelentoasemilla. Esimerkiksi Berliinissä pitävät tukikohtaa Air Berlin, Lufthansa, Germanwings ja easyJet. Birminghamissa puolestaan Flybe, BA, BMI ja easyJet (jne.). Ryanairin mukaan näillä mahdollisilla kilpailijoilla ei tarvitse olla tukikohtaa Dublinin lentoasemalla rajoittaakseen tehokkaasti sulautuman tuloksena syntyvää yhtiötä. Ne voisivat tulla merkityksellisille reiteille Irlannin ulkopuolisella kohdelentoasemalla olevasta tukikohdastaan käsin tai jopa ilman tukikohtaa kummassakaan päässä reittiä. Kuten päätöksessä kuvaillaan tarkemmin, komission tutkimuksen tulokset eivät vahvista näiden lentoyhtiöiden muodostavan yhtä tehokasta painetta kuin osapuolten toisiinsa kohdistama paine.

Sulautuma poistaa olemassa olevan kilpailun kahden lähimmän kilpailijan väliltä Irlannin reiteillä

28. Vaikka Aer Lingus oli aikaisemmin Irlannin valtiollinen lentoyhtiö, se on toteuttanut rakenneuudistus suunnitelman, muuttanut merkittävästi liiketoimintamalliaan ja asemoinut itsensä uudelleen halpalentoyhtiöksi, joka keskittyy kahden paikkakunnan välisiin palveluihin lyhyillä reiteillään. Aer Lingusin perushintaan sisältyvät palvelut vastaavat suurelta osin Ryanairin perushintaan sisältyviä palveluja. Vaikka Ryanairin ja Aer Lingusin tarjoamien palvelujen välillä on edelleen joitakin eroja, jotka näkyvät myös niiden erilaisessa hintatasossa, tämä ei poista niiden välistä tehokasta kilpailupainetta. Markkinatutkimus on päinvastoin vahvistanut, että niillä reiteillä, joilla molemmat yhtiöt toimivat, kumpikin ottaa huomioon toisen tarjoamat hinnat ja palvelut ja mukauttaa omia toimintojaan ja hintojaan sen mukaan. Lisäksi suurin osa päällekkäisillä reiteillä toimivista kilpailijoista on joko täyden palvelun lentoyhtiöitä (esim. Lufthansa, Air France/CityJet, Iberia, BMI) tai pienempiä alueellisia lentoyhtiöitä, jotka usein keskittyvät liikeasiakkaisiin (esim. Loganair, Luxair tai dublinilainen Aer Arann), eikä niitä voida pitää osapuolten läheisinä kilpailijoina. Lopuksi asiakaskyselyssä ilmeni, että matkustajien mukaan osapuolet ovat tarkastelluilla reiteillä helpommin korvattavissa toisillaan kuin muilla lentoyhtiöillä.

29. Tutkimus on vahvistanut, että sulautuman osapuolten palvelut ovat helposti korvattavissa toisillaan matkustajalentoliikennepalvelujen eriytetyillä markkinoilla ja että Ryanair ja Aer Lingus käyvät keskenään voimakasta kilpailua, joka koskee lentokohteita, kapasiteettia, aikatauluja, hintoja sekä liikennöintiä Irlannista lähtevillä ja Irlantiin saapuvilla reiteillä. Komissio on erityisesti todennut, että sekä Aer Lingus että Ryanair seuraavat tiiviisti toistensa käyttäytymistä. Ne käyttävät erityisiä ohjelmistoja hintojen seuraamiseksi ja ne mukauttavat tuotonhallintajärjestelmissään kapasiteettiaan ja alentavat hintojaan vastauksena pääkilpailijansa kilpailukäyttäytymiseen. Jos lippujenmyynti koneeseen on ennustettua heikompaa (esim. seurauksena toisen yhtiön alhaisemmista hinnoista/tarjouksista), kummankin yhtiön analyytikot yrittävät virkistää kysyntää tavallisesti lisäämällä halvemmissä hintaluokissa saatavilla olevien istumapaikkojen määrää. Tämän vahvistaa se, että molempien yhtiöiden markkinointikampanjoissa avaintekijänä ovat niiden halvat hinnat ja ne vertaavat usein itseään toisiinsa. Sen vuoksi ehdotettu toimenpide poistaisi osapuolten välisen kilpailun useilla reiteillä, joilla niillä on päällekkäistä toimintaa, ja siten johtaisi hintojen nousuun. Tämän vahvistaa myös komission kvantitatiivinen analyysi, jossa todistetaan Ryanairin olemassaolon vaikutus Aer Lingusin hintoihin.
30. Päätöksessä korostetaan sitä, että päällekkäisillä reiteillä kilpailemisen lisäksi molempien yhtiöiden tukikohta on samalla lentoasemalla, mikä on johtanut dynaamiseen kilpailuympäristöön, jossa molemmat yhtiöt aloittavat usein liikennöinnin uudella reitillä tai lopettavat liikennöinnin reitillä. Sen vuoksi toimenpide ei ainoastaan poista osapuolten välistä kilpailua tällä hetkellä päällekkäisillä reiteillä, vaan sen seurauksena Ryanair ja Aer Lingus eivät enää ole todennäköisimmät tulokkaat sellaisille Irlannista lähteville ja Irlantiin saapuville reiteille, joilla parhaillaan liikennöi ainoastaan toinen osapuolista.

Korkeat markkinoille pääsyn esteet markkinoilla, joilla sulautuman tuloksena syntyvällä yrityksellä on määrävä asema

31. Komission tutkimuksessa vahvistui, että markkinoille pääsyn esteet ovat suuria, mikä vaikeuttaisi uusien tulokkaiden pääsyä niille reiteille, joilla sulautuman osapuolten toiminnot ovat päällekkäisiä. Nämä esteet koskevat erityisesti: i) haittaa, joka aiheutuu laajamittaisten toimintojen ("tukikohdan") puuttumisesta Dublinissa; ii) merkittäviä markkinoille tulon kustannuksia ja riskejä, joita uusille kilpailijoille aiheutuu sellaisille markkinoille tulemisesta, joilla liikennöi jo kaksi vahvaa lentoyhtiötä, joiden tuotemerkit ovat hyvin tunnettuja erityisesti Irlannissa; iii) Ryanairin mainetta yhtiönä, joka reagoi aggressiivisesti markkinoille tulijoihin, ja iv) kapasiteettirajoituksia Dublinin lentoasemalla ja joillakin kohdelentoasemilla.
32. Päätöksessä esitetään useita todisteita, jotka vahvistavat, että laajamittainen toiminta Dublinissa tuo merkittäviä kustannusetuja ja joustavuutta mille tahansa lentoyhtiölle, joka liikennöi Dublinista lähteviä ja sinne saapuvia reittejä. Sen vuoksi Ryanairin todellisen tai mahdollisen pääkilpailijan, joka harjoittaa toimintaansa Dublinista käsin (ja pienemmässä määrin Corkista ja Shannonista käsin), poistaminen pienentäisi vääjäämättä Ryanairin kohtaamia kilpailupaineita Irlannin reiteillä. Yksikään muista lentoyhtiöistä ei nykyisellä joustavuudellaan ja kustannustehokkuudellaan pystyisi korvaamaan tehokkaasti Aer Lingusia useilla Irlantiin saapuvilla ja Irlannista lähtevillä reiteillä. Kaikilla uusilla tulokkailla olisi vastassa sulautuman tuloksena syntyvä vahva ja asemansa vakiinnuttanut yritys, jolla on suuria kustannusetuja ja joka pystyisi reagoimaan nopeasti valikoivaan markkinoille tuloon ainoastaan muutamille Irlannista lähteville ja Irlantiin saapuville reiteille. On kuitenkin myönnettävä, että lentoyhtiöt, joilla on tukikohta kohdelentoasemalla, voisivat nauttia samanlaisesta tukikohdan tuomasta edusta kyseisellä reitillä. Näiden lentoyhtiöiden olisi kuitenkin vastattava muihin tutkimuksessa havaittuihin markkinoille pääsyn esteisiin, ja kuten jäljempänä todetaan, ei ole merkkejä siitä, että yksikään niistä olisi todennäköinen markkinoille tulija, joka pystyisi luomaan riittävästi kilpailupainetta sulautuman tuloksena syntyvälle yritykselle.
33. Merkittävät markkinoille tulon kustannukset ja riskit liittyvät siihen, että Ryanair ja Aer Lingus, joiden tuotemerkit ovat vakiintuneet ja joilla on laaja reittivalikoima, hallitsevat Euroopan sisäisiä lentoja Irlannissa. Kilpailu näitä kahta vakiintunutta tuotemerkkiä vastaan on mahdollisten markkinoille tulijoiden mukaan paljon vaikeampaa kuin kilpailu muissa maissa, joissa ei ole kahta vakiintunutta halpalentoyhtiötä, joiden toiminta on laajamittaista. Lisäksi irlantilaisten matkustajien osuus on merkittävä monilla päällekkäisistä reiteistä. Sen vuoksi uuden tulokkaan olisi sijoitettava huomattavia summia markkinointiin ja myynninedistämiseen Irlannissa. Lisäksi päätöksessä esitetään useita esimerkkejä Ryanairin aggressiivisesta suhtautumisesta uusiin tulokkaisiin Irlannin markkinoilla. Esimerkiksi easyJet yritti vuonna 2005 tulla Lontoon ja Irlannin kolmen alueellisen lentoaseman välisille reiteille. Ryanair reagoi välittömästi laskemalla hintojaan ja lisäämällä kapasiteettia easyJetin karkottamiseksi Irlannin markkinoilta. Useat kilpailevat lentoyhtiöt totesivat, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet muualla Euroopassa, kun otetaan huomioon Irlannin markkinoiden pieni koko sekä aseman vakiinnuttamisen näillä markkinoilla edellyttämät investoinnit ja siihen liittyvät riskit.

34. Nousu- ja laskeutumisajkojen muodostamien kapasiteettirajoitusten osalta päätöksessä korostetaan sitä, että (toisin kuin aikaisemmissa liikennealan keskittymäasioissa) ne ovat tärkeydestään huolimatta vain osa yleisiä markkinoille pääsyn esteitä. Dublinin lentoasemalla kapasiteettirajoitukset koskevat ainoastaan päivän ruuhka-aikoja. Vaikka ruuhkaisuus Dublinin lentoasemalla on vain ajoittaista, se muodostaa mahdollisille markkinoille tulijoille esteen kilpailuun tehokkaasti Aer Lingusin ja Ryanairin kanssa niillä reiteillä, joilla on välttämätöntä tarjota useita vuoroja myös ruuhka-aikaan. Useilla näistä reiteistä myös kohdelentoasemien (erityisesti Lontoo, Pariisi, Frankfurt ja Milano) ruuhkaisuus muodostaa markkinoille tuloon esteen niille lentoyhtiöille, jotka tarjontaan liittyvistä syistä eivät pysty käyttämään tehokkaasti mahdollista korvaavaa lentoasemaa (kuten Pariisi-Beauvais tai Frankfurt-Hahn). Lisäksi kapasiteetin rajallisuus Dublinissa (jossa useimmat aamun nousu- ja laskeutumisajoista ovat sulautuman tuloksena syntyvän yrityksen käytössä) muodostaa merkittävän esteen kaikille kilpaileville lentoyhtiöille, jotka haluaisivat lisätä läsnäoloaan Dublinin lentoasemalla.

Kilpailijat eivät todennäköisesti korvaa toimenpiteen poistamaa kilpailua

35. Edellä kuvailtujen markkinoille pääsyn esteiden vuoksi komission markkinatutkimuksessa keskityttiin myös tunnistamaan lentoyhtiöt, joilla olisi kyky ja kannustin tulla päällekkäisille reiteille ja luoda tehokasta kilpailupainetta sulautuman tuloksena syntyvälle yritykselle. Päätöksessä arvioitiin, missä määrin yksittäiset kilpailijat mahdollisesti aikovat ryhtyä kilpailemaan Ryanairin/Aer Lingusin kanssa sulautuman jälkeen, jos hinnat nousevat.
36. Päätöksessä tarkemmin analysoituihin mahdollisiin markkinoille tulijoihin kuuluvat Air France/CityJet, Aer Arann, easyJet, British Airways, BMI/bmibaby, Flybe/BA Connect, SkyEurope, Air Berlin ja Clickair. Useimmat näistä lentoyhtiöistä viittasivat kuitenkin markkinatutkimukseen antamissaan vastauksissa ja haastattelussa edellä kuvailtuihin markkinoille pääsyn esteisiin ja vaikeuksiin, joita ne kohtaisivat toimintansa aloittamisen yhteydessä sulautuman tuloksena syntyvän yrityksen vahvan aseman vuoksi. Päätöksessä todetaan, että yhdenkään lentoyhtiön ei voida odottaa aloittavan laajamittaista kilpailua Ryanairia/Aer Lingusia vastaan ja luovan sulautuman seurauksena syntyvälle yritykselle sellaista kilpailupainetta, joka vastaisi Ryanairin ja Aer Lingusin toisiinsa tällä hetkellä kohdistamaa painetta.
37. Sen vuoksi markkinatutkimus ei vahvistanut, että mahdollinen markkinoille tulo tai toiminnan laajentaminen yksittäisille päällekkäisille reiteille olisi todennäköistä, tapahtuisi oikeaan aikaan ja riittäisi luomaan kilpailupainetta sulautuman tuloksena syntyvälle yritykselle ja korvaisi siten Ryanairin ja Aer Lingusin välisen kilpailun poistumisen.

Päätelmä

38. Päätöksessä päätellään, että toimenpide estäisi merkittävästi tehokasta kilpailua useilla Irlantiin suuntautuvilla ja Irlannista lähtevillä reiteillä.

Puolustautuminen tehokkuusetiin vetoamalla

39. Ryanair väittää, että ehdotettu sulautuma ei aiheuta kilpailuongelmia. Vaikka tämä ei olisikaan totta, Ryanairin mukaan sulautuma ei aiheuttaisi yksipuolisia vaikutuksia tehokkuusetiin ja sen erityisen liiketoimintamallin vuoksi. Väitetyt tehokkuusedut olisivat pääasiassa seurausta Ryanairin alhaisiin kustannuksiin perustuvan liiketoimintamallin ja johtamistaitojen soveltamisesta Aer Lingusiin. Ryanairin mukaan se pystyisi näin laskemaan Aer Lingusin toimintakustannuksia lähemmäs omaa kustannustasoaan. Tehokkuusetiin saataisiin seuraavilla aloilla: lentokoneiden omistamisesta aiheutuvat kustannukset, maahuoliinta, henkilöstökulut, huoltokustannukset, lentokenttämaksut sekä myynti- ja jakelutoiminnot.
40. Ryanair väittää, ettei näitä tehokkuusetiin voida saavuttaa millään vaihtoehtoisella liiketoimella eivätkä toimenpiteen osapuolet pysty saavuttamaan niitä erikseen. Sen mukaan tehokkuusedut siirretään kuluttajille halvempien hintojen muodossa. Lisäksi se väittää, että väitetyt kustannussäästöt eivät millään tavoin vaikuta Aer Lingusin palvelun laatuun (joka päinvastoin parantuisi).

41. Periaatteet, joita komissio noudattaa arvioiessaan tehokkuusetuja, vahvistetaan sulautuma-asetuksen ⁽¹⁾ johdanto-osan 29 kappaleessa ja horisontaalisia sulautumia koskevissa komission suuntaviivoissa ⁽²⁾. Jotta komissio voisi todeta, että tehokkuusedut toimivat sulautumasta kuluttajille aiheutuvan kielteisen vaikutuksen vastapainona, niiden on oltava todennettavissa (toisin sanoen perusteltuja ja mitattuja ja tarvittaessa niiden tueksi on esitettävä sisäisiä tutkimuksia ja asiakirjoja), niistä on todennäköisesti oltava hyötyä kuluttajille ja niitä ei olisi voitu saavuttaa samassa laajuudessa ehdotettua keskittymää vähemmän kilpailunvastaisilla toimilla (sulautumakohtaisuus). Nämä kolme edellytystä — todennettavuus, sulautumakohtaisuus ja kuluttajien hyöty — ovat kumulatiivisia.
42. Päätöksessä todetaan, että Ryanairin väittämät tehokkuusedut eivät ole todennettavissa, koska kyse on pohjimmiltaan yleisestä väitteestä, jonka mukaan Ryanair voi siirtää liiketoimintamallinsa ja erityisesti siihen liittyvät kustannustasot Aer Lingusiin ottamatta riittävässä määrin huomioon tuoteominaisuuksien ja tulojen heikkenemisen hyvittämistä. Päätöksessä todetaan, että useat Ryanairin väittämistä tehokkuuseduista perustuvat erittäin voimakkaisiin oletuksiin, joita ei voida vahvistaa riippumattomasti. Sen vuoksi Ryanairin väittämät tehokkuusedut eivät täytä edes ensimmäistä niistä kumulatiivisista edellytyksistä, jotka vahvistetaan horisontaalisia sulautumia koskevissa suuntaviivoissa. Jotta arviointi olisi täydellinen, päätöksessä arvioidaan myös Ryanairin väittämien tehokkuusetujen sulautumakohtaisuutta ja mahdollisia hyötyjä kuluttajille.
43. Päätöksen mukaan Ryanairin väittämät tehokkuusedut eivät ole todennettavissa eivätkä sulautumakohtaisia. Vaikka molemmat näistä edellytyksistä täyttyisivät, tehokkuusedut vaikuttaisivat Aer Lingusin kiinteisiin kustannuksiin (lentokoneista aiheutuvat toimintakustannukset), minkä vuoksi on kyseena-laista, että ne siirrettäisiin kuluttajille. Lopuksi päätöksessä todetaan horisontaalisia sulautumia koskeviin suuntaviivoihin viitaten, että on erittäin epätodennäköistä, että sulautuma, joka johtaa monopolia lähellä olevaan markkina-asemaan tai vastaavantasoiseen markkinavoimaan, voidaan julistaa yhteismarkkinoille soveltuvaksi sillä perusteella, että tehokkuusedut riittäisivät toimimaan vastapainona mahdollisille kilpailunvastaisille vaikutuksille.

VII EHDOTETUT KORJAUSTOIMENPITEET

44. Ryanair toimitti 17. huhtikuuta 2007 yhdessä väitetiedoksiintoon antamansa vastauksen kanssa sitoumuksia, joiden tarkoituksena on poistaa väitetiedoksiannossa luetellut kilpailuongelmat ("alkuperäiset toisen vaiheen sitoumukset"). Komission kanssa 26. huhtikuuta 2007 pidetyn kokouksen jälkeen, jossa Ryanair sai tietää alkuperäisiä toisen vaiheen sitoumuksia koskevasta komission alustavasta arvioinnista, Ryanair lähetti 3. toukokuuta 2007 muutetut sitoumuksensa (jäljempänä 'lopulliset sitoumukset') ⁽³⁾.
45. Nämä sitoumukset muodostuvat markkinoille pääsyä koskevasta korjaustoimenpiteestä. Aikaisempien lentoyhtiöitä koskevien asioiden mallin mukaisesti Ryanairin sitoumusten päätavoitteena on poistaa olemassa olevat muiden lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn esteet. Niiden tärkeimmät osatekijät ovat seuraavat:
- 1) Nousu- ja laskeutumisajat Heathrow'n lentoasemalla: Ryanair sitoutuu vapauttamaan nousu- ja laskeutumisaikoja Lontoo-Heathrow-reitillä niin sanotun leasing-järjestelyn puitteissa. Lopullisten sitoumusten tekstin mukaan nämä nousu- ja laskeutumisajat on varattu yksinomaan British Airwaysille ja Air Francelle (jotka voivat niiden ansiosta kumpikin tarjota (2–6) päivittäistä lentoa kumpaankin suuntaan).
 - 2) Nousu- ja laskeutumisajat muilla Dublinin reiteillä: Ryanair sitoutuu myös vapauttamaan nousu- ja laskeutumisaikoja muilla päällekkäisillä Dublinin reiteillä, minkä seurauksena lentoyhtiöt voivat Ryanairin mukaan harjoittaa liikennöintiä (4–8) Dublinissa sijaitsevalla lentokoneella. Lisäksi Ryanair sitoutuu tarvittaessa vapauttamaan vastaavan määrän nousu- ja laskeutumisaikoja tietyillä päällekkäisten reittien kohdelentoasemilla.
 - 3) Nousu- ja laskeutumisajat Shannonin/Corkin reiteillä: Ryanair sitoutuu lopullisissa sitoumuksissaan myös vapauttamaan tarvittaessa nousu- ja laskeutumisaikoja päällekkäisillä Corkista ja Shannonista lähtevillä reiteillä (6–10) päivittäistä nousu- ja laskeutumisaikaa Corkissa ja (6–10) päivittäistä nousu- ja laskeutumisaikaa Shannonissa ja vastaava määrä nousu- ja laskeutumisaikoja Lontoon Stanstedin lentoasemalla sinne suuntautuville lennoille sekä (0–4) laskeutumisaikaa ja (0–4) nousuaikaa Corkissa ja Liverpoolissa Cork—Manchester/Liverpool -reitille pääsyn helpottamiseksi.

⁽¹⁾ Ks. 2 artiklan 1 kohdan b alakohta ja johdanto-osan 29 kappale.

⁽²⁾ Suuntaviivat horisontaalisten sulautumien arvioinnista yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen nojalla (EUVL C 31, 5.2.2004, s. 5).

⁽³⁾ Ryanair oli toimittanut sitoumuksia jo tutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa 29. marraskuuta 2006 ("alkuperäiset ensimmäisen vaiheen sitoumukset"). Nämä sitoumukset korvattiin myöhemmin 14. joulukuuta 2006 toimitetuilla tarkistetuilla sitoumuksilla ("muutetut ensimmäisen vaiheen sitoumukset").

- 4) "Etukäteisostaja": Sitomusasiakirjassa Ryanair tarjoutuu myös "olemaan saattamatta Aer Lingusin hankintaa päätökseen" ennen kuin se on löytänyt "ostajan", joka sitoutuu ottamaan nousu- ja laskeutumisaajat harjoittaakseen liikennöintiä (4–8) lentokoneella Dublinista käsin.
- 5) Hintoja/tuotemerkkiä koskevat sitoumukset: Ryanair tarjoutuu laskemaan välittömästi Aer Lingusin lyhyiden lentojen hintoja vähintään 10 prosenttia, poistamaan välittömästi Aer Lingusin pitkällä lennoilla soveltamat polttoainelisät ja pitämään jatkossakin Ryanairin ja Aer Lingusin toiminnot erillään.
- 6) "Vuoromäärien jäädyttäminen": Ryanair sitoutuu kuuden IATA-kauden ajan sulautuman loppuun saattamisesta olemaan nostamatta vuoromäärää millään väitetyistä päällekkäisistä reiteistä "uuden yhtiön tullessa reitille" yli sen vuoromäärän, jota Ryanair ja Aer Lingus yhteensä liikennöivät kullakin reitillä. Se sitoutuu myös olemaan vähentämättä vuoroja näillä reiteillä, "jollei reitti ole kannattamaton tai muutu sellaiseksi".
46. Päätöksessä päätellään, että ehdotetut sitoumukset eivät muodollisista ja sisällöllisistä syistä riitä läheskään havaittujen kilpailuongelmien poistamiseen eivätkä sen vuoksi riitä estämään merkittävää haittaa tehokkaalle kilpailulle. Päätöksessä esitettiin seuraavat perustelut:
- On kyseenalaista, muodostavatko nousu- ja laskeutumisaajat asianmukaisen korjaustoimenpiteen tässä asiassa. Aer Lingus ja Ryanair ovat halpalentoyhtiöitä, jotka lentävät toissijaisille ja usein muille ruuhkattomille lentoasemille. Lentoasemien ruuhkaisuus ei ole pääsyy siihen, miksi muut lentoyhtiöt eivät tule Irlannin markkinoille, eikä nousu- ja laskeutumisaikoihin perustuva lähestymistapa ratkaise muita havaittuja markkinoille pääsyn esteitä. Aer Lingus on tällä hetkellä ainoa lentoyhtiö, joka kilpailee Ryanairin kanssa Irlannin reiteillä laajassa mittakaavassa. Sitä vastoin kilpailijat ovat vahvistaneet, etteivät ne halua aloittaa kilpailua erittäin aggressiivista hinnoittelua harjoittavan kilpailijan kanssa markkinoilla, joilla on kaksi tunnettua tuotemerkkiä.
 - Tarjotut nousu- ja laskeutumisaikoja koskevat korjaustoimenpiteet eivät ole omiaan lisäämään merkittävästi tuloa päällekkäisille reiteille. Koska korjaustoimenpide ainoastaan helpottaa markkinoille tuloa (sen sijaan että kyse olisi liiketoiminnan myynnistä), on markkinoille tuleminen oltava jossain määrin todennäköistä. Markkinatutkimus ei kuitenkaan osoittanut, että olisi mahdollista löytää uusi tulija markkinoille joitakin yksittäisiä reittejä lukuun ottamatta (erityisesti reitti Dublin—Lontoo/Heathrow).
 - Epäselvät ja ristiriitaiset lausekkeet: Nykyisen sitomusehdotuksen sisältö ei ole selvä, sillä ehdotuksessa on lukuisia ristiriitaisuuksia sekä epäselviä ja monimerkityksisiä muotoiluja, jotka kyseenalaistavat sitoumusten toteuttamiskelpoisuuden sellaisinaan, koska on arveluttavaa, olisivatko sitoumukset ollenkaan toimivia ja toteuttamiskelpoisia.
 - Sitoumukset eivät ole riittävän laajoja. Vaikka korjaustoimenpiteet johtaisivatkin markkinoille tuloon, se olisi aivan liian pienimuotoista, jotta sillä voitaisiin vastata osapuolten toimintojen päällekkäisyyteen. Markkinatutkimus on vahvistanut, että nousu- ja laskeutumisaajat (4–8) lentokoneelle (tai (6–10):lle ottaen huomioon Lontoon) ei riittäisi korvaamaan Aer Lingusin tällä hetkellä luomaa kilpailupainetta. Aer Lingus liikennöi tällä hetkellä 22 lentokoneella ja Ryanair 19 lentokoneella. Vaikka Aer Lingus liikennöi 22 lentokoneellaan muitakin reittejä päällekkäisten reittien lisäksi, tutkimus vahvisti, että (4–8) tai (6–10) lentokonetta ei riittäisi kaikkien päällekkäisten Dublinin reittien liikennöintiin.
 - Ryanairin ehdotukseen ei sisälly nousu- ja laskeutumisaikoja tärkeillä kohdelentoasemilla.
 - Sitoumukset eivät varmista, että markkinoille tulee yksi ainoa yhtiö, jonka liiketoimintamalli voi korvata sulautuman poistaman kilpailun.
 - Lisäksi on vakavia oikeudellisia epäilyjä siitä, olisiko Ryanairin oikeudellisesti mahdollista luopua Aer Lingusin nousu- ja laskeutumisaajoista Heathrow'n lentoasemalla, koska Aer Lingusin yhtiöjärjestyksessä annetaan Irlannin hallitukselle tietty veto-oikeus, jonka avulla se voisi estää nousu- ja laskeutumisaikojen siirron.
 - Mitä tulee Ryanairin tarjoamiin käyttäytymiseen liittyviin sitoumuksiin (Aer Lingusin hintojen laskeaminen 10 prosenttia, polttoainelisien poistaminen, vuoromäärien jäädyttäminen, erillisten tuotemerkkien säilyttäminen) päätöksessä todetaan, että ne eivät poista suoraan yhtäkään havaituista kilpailuongelmista. Lisäksi niiden valvonta ja toteuttamiskelpoisuus nostavat esiin useita kysymyksiä. Ne myös sisältävät tekijöitä, jotka kilpailun vahvistamisen sijasta ennemminkin vähentäisivät kilpailua.

47. Komission kanssa pidetyn kokouksen ja sitä seuranneiden lisäkeskustelujen jälkeen Ryanair lähetti 1. kesäkuuta 2007 luonnoksen tarkistetuista sitoumuksista. Tämä asiakirja oli luonnos, jota ei ollut allekirjoitettu ja joka ei täyttänyt muodollisia vaatimuksia. Ryanair ei siis ole toimitannut virallisesti uusia sitoumuksia eikä komissiolla ollut velvollisuutta arvioida niitä päätöksessä. Lisäksi sulautuma-asetuksen täytäntöönpanoasetuksen mukainen määräaika sitoumusten jättämiselle oli umpeutunut 3. toukokuuta 2007. Vaikka komissio voi poikkeuksellisissa olosuhteissa hyväksyä toimitettujen sitoumusten muutoksia, vaikka markkinatestin uusiminen ei enää olisikaan mahdollista, tällaisten sitoumusten on yksiselitteisesti poistettava kaikki havaitut kilpailuongelmat.
48. Vaikka muutettujen sitoumusten luonnos olisikin toimitettu virallisesti, ne eivät selvästikään olisi riittäneet poistamaan kaikkia edellisissä sitoumuksissa havaittuja puutteita. Muutetut sitoumukset perustuivat edelleen pääasiassa nousu- ja laskeutumisaikojen siirtoihin (eli mahdollistivat pääsyn lentoasemien infrastruktuuriin) eikä niihin sisällynyt uusia tekijöitä, jotka poistaisivat muut havaitut markkinoille pääsyn esteet, minkä vuoksi komissio ei pystynyt arvioimaan uudelleen markkinatestin kielteisiä tuloksia todellisen markkinoille tulon todennäköisyyden osalta. Lisäksi taatun markkinoille tulon laajuus ei ollut riittävä, sillä sitoumukset koskivat ainoastaan markkinoille tuloa (6–10) lentokoneella. Luonnokseen ei myöskään sisällynyt nousu- ja laskeutumisaikojen siirtoja kaikilla merkityksellisillä kohdelentoasemilla, varsinkaan ruuhkaisilla lentoasemilla. Muita ratkaisemattomia ongelmia olivat erityisesti oikeudellinen epävarmuus Lontoon Heathrow'n lentoaseman nousu- ja laskeutumisaajoista sekä etukäteisostajaa koskevat epämääräiset kriteerit.

VIII PÄÄTELMÄ

49. Päätöksessä päätellään, että ilmoitettu keskittymä estäisi olennaisesti tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla sulautuma-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti, erityisesti seurauksena määräävän aseman syntymisestä Ryanairille ja Aer Lingusille 35:llä Dublinin, Shannonin ja Corkin reitillä sekä määräävän aseman syntymisestä tai vahvistumisesta 15 muulla Dublinin ja Corkin reitillä. Tämän vuoksi päätöksessä todetaan, että keskittymä ei sovellu sulautuma-asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 57 artiklan nojalla yhteismarkkinoille eikä ETA-sopimuksen toimintaan.

JÄSENVALTIOIDEN ANTAMAT TIEDOTTEET

Mittauslaitteista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/22/EY täytäntöönpanoon liittyvä komission tiedonanto

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(Direktiivin soveltamisalaan kuuluvien yhdenmukaistettujen standardien nimet ja numerot)

(2008/C 47/06)

Eurooppalainen standardointijärjest (1)	Standardin nimi ja numero (Viiteasiakirja)	Korvattavan standardin numero	Päivä jona korvattavan standardin noudattamisesta johtuva vaatimustenmukaisuusolettamus lakkaa (Huomautus 1)
CENELEC	EN 50470-1:2006 Vaihtosähköenergian mittauslaitteet — Osa 1: Yleiset vaatimukset, testit ja testausolosuhteet — Mittauslaitteet (luokat A, B ja C)	EI OLE	—
CENELEC	EN 50470-2:2006 Vaihtosähköenergian mittauslaitteet — Osa 2: Sähkömekaanisten päätönergiamittareiden erityisvaatimukset (luokat A ja B)	EI OLE	—
CENELEC	EN 50470-3:2006 Vaihtosähköenergian mittauslaitteet — Osa 3: Elektronisten päätönergiamittareiden erityisvaatimukset (luokat A, B ja C)	EI OLE	—

(1) Eurooppalainen standardointijärjest:

- CEN: rue de Stassart/De Stassartstraat 36, B-1050 Brussels, tel: (32-2) 550 08 11, fax: (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>)
- CENELEC: rue de Stassart/De Stassartstraat 35, B-1050 Brussels, tel: (32-2) 519 68 71, fax: (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>)
- ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, tel: (33) 492 94 42 12, fax: (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>).

V

(Ilmoitukset)

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

KOMISSIO

Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY mukainen Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ilmoitus

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 47/07)

Yhdistyneen kuningaskunnan ilmoitus offshore-öljy- ja kaasulupien 25. hakukierroksesta**Department for business, enterprise and regulatory reform****Petroleum Act 1998****Offshore-lupakierros**

1. Yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeri pyytää kiinnostuneita tahoja hakemaan merellä tapahtuvaa tuotantoa koskevia lupia (Seaward Production Licences) tiettyjä Yhdistyneen kuningaskunnan mannerjalustan alueita varten.
2. Tämä pyyntö koskee sellaisia lohkoja ja osalohkoja, jotka sijaitsevat yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeriössä (BERR) säilytettävissä kartoissa määritellyillä alueilla. Karttoihin voi tutustua tämän ilmoituksen voimassaolon ajan etukäteen sovittuna aikana (puhelin: (44-207) 215 50 32) klo. 9.15–16.45 maanantaista perjantaihin.
3. Tarjousta koskevat täydelliset tiedot, joihin sisältyvät tarjolla olevien alueiden luettelot ja kartat, lupia koskevat ohjeet, lupaehdot sekä hakuohjeet, ovat saatavissa energian kehittämissyksikön (Energy Development Unit, EDU) verkkosivuilta (ks. jäljempänä oleva verkko-osoite).
4. Kaikki hakemukset arvioidaan Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 -säännösten (S.I. 1995 N:o 1434) ehtojen mukaisesti. Arvioinnissa pidetään lähtökohtana sitä, että on olemassa jatkuva tarve ripeälle, perusteelliselle, tehokkaalle ja turvalliselle etsintätoiminnalle Yhdistyneen kuningaskunnan öljy- ja kaasuvarojen löytämiseksi. Lisäksi otetaan asianmukaisesti huomioon ympäristönäkökohdat.

Perinteisiä ("Traditional") ja haasteellisia ("Frontier") alueita koskevat hakemukset

5. Hakemukset arvioidaan seuraavien kriteerien perusteella:
 - a) hakijan taloudellinen elinkelpoisuus ja taloudelliset valmiudet luvan alaisten toimien suorittamiseksi ensimmäisenä luvan voimassaolokautena, myös työohjelma, joka on esitetty kyseisten lohkojen kaikkien mahdollisuuksien selvittämiseksi;

- b) hakijan tekniset valmiudet luvan alaisten toimien suorittamiseen ensimmäisenä luvan voimassaolokautena, myös hiilivetyesiintymien kartoittaminen kyseisillä lohkoilla. Tekniset valmiudet arvioidaan osin haettuja lohkoja koskevan analyysin laadukkuuden perusteella;
 - c) tapa, jolla hakija aikoo suorittaa luvan alaiset toimet, myös kyseisen alueen kaikkien mahdollisuuksien selvittämistä koskevan ehdotetun työohjelman laadukkuus;
 - d) kun kyseessä on hakija, jolla on aikaisemmin ollut vuoden 1998 Petroleum Act -lain nojalla myönnetty tai sellaisena pidetty lupa, mahdolliset tehokkuuden ja vastuullisuuden puutteet, jotka ovat ilmenneet hakijan kyseisen luvan alaisessa toiminnassa.
6. Sen toimijan, jota kukin hakijaryhmä esittää toiminnan harjoittajaksi (sekä lupaa yksin hakevien yritysten), on esitettävä selvitys merialueilla tapahtuvassa luvanvaraisessa toiminnassa noudattamistaan yleisistä ympäristöperiaatteista.

7. Ministeri ei myönnä perinteisten tai haasteellisten alueiden lupia, jollei hän pysty hyväksymään hakijan valitsemaa toimijaa samanaikaisesti. Ennen toimijan hyväksymistä ministerin on oltava vakuuttunut siitä, että ehdokas pystyy suunnittelemaan ja ohjaamaan poraustoimintaa henkilöstön lukumäärän, kokemuksen ja koulutuksen, ehdotettujen menettelyjen ja menetelmien, komentorakenteen, urakoitsijoiden kanssa tehtävän yhteistyön ja yleisen yritysstrategian suhteen. Ehdotettua toimijaa harkitessaan ministeri ottaa huomioon niin hakemuksessa esitetyt uudet tiedot kuin ehdokkaan maineen Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja sen ulkopuolella.

Edistämishakemukset ("Promote")

8. Hakemukset arvioidaan seuraavien kriteerien perusteella:
- a) hakijan taloudellinen elinkelpoisuus;
 - b) hakijan tekniset valmiudet luvan alaisten toimien suorittamiseen luvan kahtena ensimmäisenä voimassaolovuonna, myös hiilivetyesiintymien kartoittaminen kyseisillä lohkoilla. Tekniset valmiudet arvioidaan osin haettuja lohkoja koskevan analyysin laadukkuuden perusteella;
 - c) se, miten hyvin hakija on varmistanut niiden taloudellisten ja teknisten lisäresurssien hankinnan, jotka ovat tarpeen ensimmäisen voimassaolokauden toisena kaksivuotisjaksona laadittavan mittavamman työohjelman toteuttamiseksi;
 - d) kun kyseessä on hakija, jolla on aikaisemmin ollut vuoden 1998 Petroleum Act -lain nojalla myönnetty tai sellaisena pidetty lupa, mahdolliset tehokkuuden ja vastuullisuuden puutteet, jotka ovat ilmenneet hakijan kyseisen luvan alaisessa toiminnassa.
9. Edistämisluvan voimassaolo päättyy kahden vuoden kuluttua, jos yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeriö ei ole vakuuttunut luvan haltijan teknisistä ja taloudellisista valmiuksista toteuttaa luvan ensimmäisen voimassaolokauden työohjelma, johon sisältyy kyseisenä ajankohtana sitoutuminen vähintään yhden reian poraamiseen tai vastaavaan sovittuun käytännön toimenpiteeseen. Ensimmäisen voimassaolokauden työohjelma on toteutettava neljän vuoden kuluessa.
10. Lisää tähän tarjoukseen liittyviä ohjeita on energian kehittämissyksikön (Energy Development Unit, EDU) verkkosivuilla osoitteessa: <http://www.og.berr.gov.uk/>

Luvat

11. Jos ministeri päättää tarjota lupaa hakijalle, joka on jättänyt hakemuksen tämän ilmoituksen perusteella, tarjous tehdään 12 kuukauden kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivämäärästä.
12. Ministeri ei vastaa mistään kustannuksista, jotka aiheutuvat hakijalle hakemuksen harkintavaiheessa tai sen tekemisen yhteydessä.

Ympäristöarvioinnit

13. Ministeriö on suorittanut kohteena olevilla alueilla strategisen ympäristöarvioinnin niiden vaatimusten mukaisesti, joista on säädetty tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/42/EY. Arvioinnin tulokset ovat nähtävissä EDU:n verkkosivuilla osoitteessa: <http://www.og.berr.gov.uk/>

14. Tämän pyynnön mukaiset luvat myönnetään ainoastaan, jos joko a) erityisten suojelutoimien alueeseen (SAC) tai erityissuojelualueeseen (SPA) ei kohdistu huomattavia vaikutuksia tai b) lintu- ja luontodirektiivien mukaisessa tarkoituksenmukaisessa arvioinnissa todetaan, ettei tällaisiin SAC- tai SPA-alueisiin kohdistu kielteisiä vaikutuksia.

15. Lupahallinto (Licence Administration): Energy Development Unit (EDU), Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET, United Kingdom (puhelin: 44-207) 215 50 32, faksi: (44-207) 215 50 70).

EDU:n verkkosivut: <http://www.og.berr.gov.uk/>

OIKAISUJA

Oikaistaan mittauslaitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/22/EY täytäntöönpanoon liittyvä komission tiedonanto

(Euroopan unionin virallinen lehti C 29, 1. helmikuuta 2008)

(2008/C 47/08)

Tiedonannon julkaisu mitätöidään.
