

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2010. július 6.\*

A T-342/07. sz. ügyben,

a **Ryanair Holdings plc** (székhelye: Dublin [Írország], képviselik: J. Swift QC, V. Power, A. McCarthy és D. Hull solicitors, valamint G. Berrisch ügyvéd)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek: X. Lewis és S. Noë, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

\* Az eljárás nyelve: angol.

támogatják:

az **Aer Lingus Group plc** (székhelye: Dublin, képviselik kezdetben: A. Burnside solicitor, B. van de Walle de Ghelcke és T. Snels ügyvédek, később: A. Burnside és B. van de Walle de Ghelcke),

**Írország** (képviselek: D. O'Hagan és J. Buttimore meghatalmazotti minőségben, segítők: M. Cush, D. Barniville és N. Travers ügyvédek)

beavatkozók,

az összefonódást a közös piaccal és az EGT-Megállapodással összeegyeztethetetlennek nyilvánító, 2007. június 27-i C (2007) 3104 bizottsági határozat (COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus ügy) megsemmisítése iránti kérelem tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (harmadik tanács),

tagjai: J. Azizi elnök, E. Cremona és S. Frimodt Nielsen (előadó) bírák,  
hivatalvezető: C. Kantza tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2009. július 6-i tárgyalásra,

meghozta a következő

**Ítéletet**

**A jogvita alapját képező tényállás**

*A – A jogvitában részes felek*

- <sup>1</sup> A Ryanair Holdings plc (a továbbiakban: felperes vagy Ryanair) a tőzsdén jegyzett részvénytársaság, amely 2006-ban 120 repülőgépből álló flottával rendelkezett

(függetlenül a megrendelt és az elkövetkező hat év során szállítandó 161 repülőgéptől). E repülőgépek az említett időszakban 40 ország több mint 400 célállomására bonyolítottak menetrendszerű járatokat, ideértve 75 útvonalat Írország (ahol az indulás a legtöbb esetben Dublin repülőtéréről történt, emellett ugyanakkor Shannon, Cork, Kerry és Knock repülőtereiről is) és más európai országok között.

- 2 Az Aer Lingus Group plc az ír jog szerint alapított részvénytársaság. Az ír kormány által 2006-ban végrehajtott privatizációját követően az állam a társaság tőkéjének 25,35%-át tartotta meg, az Aer Lingus Group részvényeit pedig 2006. október 2-án vezették be tőzsdei jegyzésre. Az Aer Lingus Group az Aer Lingus Ltd – Dublin, Cork és Shannon repülőtereiről menetrend szerinti járatokat üzemeltető, Írországban székhellyel rendelkező légitársaság – holdingtársasága (a továbbiakban együtt: Aer Lingus). Az Aer Lingus 2006-ban 28 repülőgépből álló flottával (amelyet 2007 végéig 32 repülőgépre kellett növelni) olyan rövid távú légiközlekedési hálózatot működtetett, amely Írországot az Egyesült Királysággal és a többi tagállammal összekötő 70 útvonalra terjedt ki. A 7 hosszú távú repülésre alkalmas repülőgépből álló flottája (amelynek 2007 végéig 9 ilyen repülőgépből kellett állnia) lehetővé tette számára az Egyesült Államokban található több célállomás, valamint Dubai elérését.

#### *B – A közigazgatási eljárás*

- 3 A Ryanair 2006. október 5-én bejelentette azon szándékát, hogy az Aer Lingus Group teljes tőkéjére vonatkozóan nyilvános vételi ajánlatot kíván tenni. E nyilvános vételi ajánlatot 2006. október 23-án tette meg.
- 4 Az összefonódást 2006. október 30-án bejelentették az Európai Közösségek Bizottságának.

- 5 A Bizottság a 2006. december 20-i határozatban úgy ítélte meg, hogy az összefonódási művelet komoly kétségeket támasztott a közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, és úgy döntött, hogy megindítja a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (HL L 24., 1. o.; a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti részletes vizsgálati eljárást.
  
- 6 A Bizottság 2007. március 27-én az összefonódás-ellenőrzési rendelet 18. cikkének megfelelően kifogásközlést küldött a Ryanairnek. A Ryanair e kifogásközlésre 2007. április 17-én válaszolt.
  
- 7 A Bizottság a 2007. június 27-i C (2007) 3104 határozatban megállapította, hogy a bejelentett összefonódás a közös piaccal összeegyeztethetetlen (COMP/M.4439 – Ryanair / Aer Lingus ügy) (a továbbiakban: megtámadott határozat).

### *C – A megtámadott határozat tartalma*

- 8 A Bizottság, miután emlékeztetett arra, hogy a bejelentett művelet közösségi léptékű összefonódásnak minősül (a megtámadott határozat 3. és 4. pontja), bemutatta a vizsgálat során alkalmazott vizsgálati eszközöket (a megtámadott határozat 5. pontja). Emlékeztetett arra, hogy e vizsgálat szükségessé tette, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet 11. cikke szerinti számos információkérést intézzen többek között a többi menetrendszerű légitársasághoz, a chartertársaságokhoz, a repülőterekhez és a vállalkozás ügyfélköréhez, valamint kapcsolatba lépjen a résidők összehangolásáért felelős hatóságokkal, a polgári légiforgalmi hatóságokkal és a közlekedésért felelős hatóságokkal. A Bizottság az érintett piac meghatározása érdekében az árak korrelációelemzését is elvégezte (a megtámadott határozat 6.3. pontja és III. melléklete),

valamint független szakértőt bízott meg azzal, hogy végezze el a dublini repülőtér utazóközönségének vizsgálatát (a megtámadott határozat 7.3.5. pontja, valamint I. és II. melléklete). A Bizottság megvizsgálta a Ryanair és az Aer Lingus által előterjesztett ökonometriai észrevételeket, továbbá elvégzett két regressziós elemzést annak érdekében, hogy tapasztalati úton vizsgálja az összefonódás valószínű hatásait (a megtámadott határozat 7.4.3. pontja és IV. melléklete).

### 1. *Az érintett piacok*

- 9 Az érintett piacok meghatározását (a megtámadott határozat 6. pontja) illetően a Bizottság megállapította, hogy mind a Ryanair, mind pedig az Aer Lingus az utasok Európán belüli menetrendszerű légi szállítására irányuló szolgáltatásokat nyújt. A Bizottság a kialakult gyakorlatának megfelelően lényegében a keresleti helyettesíthetőséget vizsgálta. A piacokat az „indulási hely – célállomás” megközelítés, vagyis az úgynevezett „I&C megközelítés” alapján határozta meg, amely szerint az adott indulási hely és adott célállomás közötti valamennyi útvonalat elkülönült piacnak kell tekinteni. Annak eldöntése érdekében, hogy adott I & C párosítás érintett piacot képez-e, a Bizottság azokat a különböző lehetőségeket vizsgálta, amelyek az e két pont közötti utazás lebonyolítása érdekében a fogyasztók rendelkezésére állnak. Azt is megvizsgálta, hogy a Dublinból (vagy az összefonódásban részes felek által használt másik két írországi repülőtérrel, vagyis Shannonból és Corkból) az ugyanazon városhoz tartozó két (vagy több) repülőtérre induló járatok helyettesíthetők-e (a megtámadott határozat 6.3. pontja). A Bizottság a Ryanair és az Aer Lingus által kínált szolgáltatásokat figyelembe véve megállapította, hogy a tervezett művelet az érintett piacokat képező 35 város pár esetében horizontális átfedéshez vezet (a megtámadott határozat (333) preambulumbeközdése), az olyan érintett piacokat képező nagyszámú város pár

vonatkozásában pedig aggodalomra adhat okot, amelyeken a műveletben részes felek közül csak az egyik van jelen (a megtámadott határozat (334) preambulumbekzdése).

## *2. A művelet versenyre gyakorolt hatásának értékelése*

- <sup>10</sup> A művelet hatásainak értékelését illetően a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet szerint a horizontális összefonódások értékeléséről szóló iránymutatásában (HL 2004. C 31., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 10. o.; a továbbiakban: iránymutatás) meghatározott elemzési keretre hivatkozott.
- <sup>11</sup> A Bizottság először is a Ryanair és az Aer Lingus azon 35 útvonalon fennálló piaci részesedéseit vizsgálta, amelyeken a szolgáltatásaik között átfedés van. Megállapította, hogy a művelet 22 útvonalon monopóliumot eredményez, 13 további útvonalon pedig nagyon jelentős piaci részesedések létrehozásához vezet (a megtámadott határozat 7.2. pontja). A Bizottság azt is megállapította, hogy e két társaság valamennyi érintett útvonalon egymás „legközelebbi versenytársának” minősül (a megtámadott határozat 7.3. pontja), továbbá hogy a Ryanair állításaival ellentétben e két társaság ténylegesen versenyben áll egymással (a megtámadott határozat 7.4. pontja). Ezt követően a Bizottság az összefonódás azon piacokra gyakorolt hatásait vizsgálta, amelyeken a Ryanair és az Aer Lingus egymás tényleges vagy potenciális versenytársai, és megállapította, hogy a művelet megszünteti a tényleges versenyt azon a 35 útvonalon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van, valamint a potenciális versenyt az átfedés nélküli 15 útvonalon (a megtámadott határozat 7.5. és 7.6. pontja).

- 12 A Bizottság másodszor megállapította, hogy a Ryanair és az Aer Lingus „részekre szabdalt ügyfélköre” nem rendelkezett „kiegyenlítő vásárlóerővel”, és csak korlátozott, vagy egyáltalán semmilyen lehetőségük nem volt arra, hogy szolgáltatót váltsanak (a megtámadott határozat 7.7. pontja).
- 13 A Bizottság harmadszor azt vizsgálta, hogy a művelet versenyellenes hatásait megszüntetheti-e újabb versenytársak piacra lépése vagy a meglévő versenytársak tevékenységének kiterjesztése, majd arra a következtetésre jutott, hogy ez a helyzet nem áll fenn (a megtámadott határozat 7.8. pontja).
- 14 A Bizottság negyedszer azon 35 útvonal egyedi értékelését végezte el, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van. Megállapította, hogy az összefonódás jelentős mértékben korlátozza a hatékony versenyt amiatt, hogy valamennyi útvonalon erőfölényes helyzetet hoz létre (a megtámadott határozat 7.9. pontja).
- 15 A Bizottság ötödször azt vizsgálta, hogy a hatékonyságnak a Ryanair által állított javulása elegendő volt-e az összefonódás által a versenyre gyakorolt kedvezőtlen hatások kiegyenlítésére. Arra a következtetésre jutott, hogy ez a helyzet nem állt fenn, mivel a hatékonyság javulása nem volt ellenőrizhető, az nem volt az összefonódás sajátossága, és nem lehetett a fogyasztók előnyére fordítani (a megtámadott határozat 7.10. pontja).



### 3. A kötelezettségvállalások értékelése

- 16 A Bizottság a Ryanair által a közigazgatási eljárás keretében felajánlott kötelezettségvállalásokat is megvizsgálta. Megállapította, hogy e kötelezettségvállalások nem voltak elég egyértelműek ahhoz, hogy azokat végre lehessen hajtani, mindamellett pedig nem voltak olyan jellegűek, hogy megszüntethessék a verseny fentiekben megállapított problémáit (a megtámadott határozat 8. pontja).
- 17 Következésképpen a Bizottság megállapította, hogy a művelet végrehajtása jelentős mértékben korlátozta a hatékony versenyt, többek között annak következtében, hogy egyrészt a Dublinból, Shannonból és Corkból induló vagy oda tartó 35 útvonalon erőfölényes helyzetet hozott létre, másrészt pedig a Dublinból és Corkból induló vagy oda tartó 15 útvonalon erőfölényes helyzetet hozott létre vagy erősített meg. A Bizottság tehát az összefonódási műveletet a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánította (a megtámadott határozat rendelkező részének 9. pontja).

### Az eljárás és a felek kérelmei

- 18 A Törvényszék Hivatalához 2007. szeptember 10-én benyújtott keresetlevelével a felperes keresetet indított a megtámadott határozat megsemmisítése iránt.
- 19 A Törvényszék harmadik tanácsának elnöke 2008. február 12-i végzésében megengedte, hogy Írország és az Aer Lingus Group a Bizottság kérelmeinek támogatása érdekében beavatkozzanak az eljárásba.

- 20 A Törvényszék (harmadik tanács) az előadó bíró jelentése alapján úgy döntött, hogy megnyitja az eljárás szóbeli szakaszát.
- 21 A Törvényszék a 2009. július 6-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előterjesztéseit és a Törvényszék kérdéseire adott válaszaikat.
- 22 A felperes keresetében azt kéri, hogy a Törvényszék:
- semmisítse meg a megtámadott határozatot;
  - a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére;
  - Írországot és az Aer Lingus Groupot kötelezze a beavatkozásukkal összefüggésben felmerült költségek viselésére.
- 23 A Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet;
  - a felperest kötelezze a költségek viselésére.

24 Az Aer Lingus Group azt kéri, hogy a Törvényszék:

- utasítsa el a keresetet;
- a felperest kötelezze a költségek viselésére.

25 Írország azt kéri, hogy a Törvényszék:

- utasítsa el a keresetet;
- a felperest kötelezze a költségek viselésére.

## **A jogkérdésről**

26 Ahhoz, hogy valamely összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek lehessen nyilvánítani, a Bizottságnak az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (3) bekezdése értelmében azt kell bizonyítania, hogy a bejelentett összefonódás megvalósítása különösen az erőfölényes helyzet létrehozása vagy megerősítése következményeként a közös piacon vagy annak jelentős részén a hatékony versenyt jelentősen akadályozná.

- 27 Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján meghozott ilyen határozat a Bizottság által a jövőre vonatkozóan lefolytatott elemzés eredményén alapul. E jövőre vonatkozó elemzés annak vizsgálatából áll, hogy a bejelentett összefonódás mennyiben módosíthatná az adott piacon a verseny helyzetét meghatározó tényezőket, e vizsgálatot pedig annak ellenőrzése érdekében kell elvégezni, hogy az összefonódásból a hatékony verseny jelentős korlátozása következne-e. Az ilyen elemzéshez különböző ok-okozati összefüggések mérlegelése szükséges, annak eldöntése végett, hogy melyek bekövetkeztek a legvalószínűbb (az 1997. június 30-i 1310/97/EK tanácsi rendelettel [HL L 180., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 164. o.] módosított, a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendelet [helyesbített változat: HL 1990. L 257., 13. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 31. o.] [a továbbiakban: korábbi összefonódás-ellenőrzési rendelet] kapcsán lásd a C-12/03. P. sz., Bizottság kontra Tetra Laval ügyben 2005. február 15-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-987. o.] 43. pontját).
- 28 Abban az esetben, ha a műveletben részes felek a közigazgatási eljárás során érvényesen kötelezettségvállalásokat ajánlottak fel annak érdekében, hogy a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozathoz jussanak, a Bizottság köteles megvizsgálni az e kötelezettségvállalásoknak megfelelően módosított összefonódást. A Bizottság feladata tehát annak bizonyítása, hogy e kötelezettségvállalások az így módosított összefonódást nem teszik a közös piaccal összeegyeztethetővé (lásd ebben az értelemben a Törvényszék T-87/05. sz., EDP kontra Bizottság ügyben 2005. szeptember 21-én hozott ítéletének [EBHT 2005., II-3745. o.] 63–65. pontját).
- 29 Másfelől a Bíróság megállapította, hogy a rendeletben foglalt anyagi jogi szabályok, különösen pedig annak 2. cikke egyfajta diszkrecionális jogkört biztosítanak a Bizottság számára többek között a gazdasági jellegű mérlegeléseket illetően, következésképpen pedig az ilyen jogkör gyakorlásának bírósági felülvizsgálata során – amely felülvizsgálat nélkülözhetetlen az összefonódásra vonatkozó szabályok meghatározásakor – figyelembe kell venni azon mérlegelési mozgásteret, amely az összefonódásokra vonatkozó szabályozás részét képező gazdasági jellegű szabályok alapjául szolgál (a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően lásd a Bíróság C-68/94. és

C-30/95. sz., Franciaország és társai kontra Bizottság, úgynevezett „Kali & Salz” egyesített ügyekben 1998. március 31-én hozott ítéletének [EBHT 1998., I-1375. o.] 223. és 224. pontját, valamint a fenti 27. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítélet 38. pontját).

30 Jóllehet az Európai Unió Bírósága elismeri, hogy a Bizottság gazdasági kérdésekben mérlegelési jogkörrel rendelkezik, ez nem jelenti azt, hogy a Bíróság nem vizsgálhatja felül a Bizottság gazdasági jellegű tényekre vonatkozó értékelését. Az uniós bíróságnak ugyanis többek között nem csupán a hivatkozott bizonyítékok tárgyi valóságosságát, megbízhatóságát és következetességét kell vizsgálnia, hanem azt is ellenőriznie kell, hogy a bizonyítékok tartalmazzák-e az adott összetett helyzet értékeléséhez figyelembe veendő összes adatot, valamint hogy e bizonyítékok alátámasztják-e a belőlük levont következtetéseket (a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően lásd a Bíróság fenti 27. pontban hivatkozott Bizottság kontra Tetra Laval ügyben hozott ítéletének 39. pontját, valamint a C-413/06. P. sz., Bertelsmann és Sony Corporation of America kontra Impala ügyben 2008. július 10-én hozott ítéletének [EBHT 2008., I-4951. o.] 69. pontját).

31 Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlat szerint abban az esetben, ha az intézmények mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, az uniós jogrend által a közigazgatási eljárás vonatkozásában előírt biztosítékok tiszteletben tartásának annál nagyobb jelentősége van. E biztosítékok között szerepel többek között a Bizottság azon kötelessége, hogy alaposan és pártatlanul vizsgálja meg az ügy valamennyi releváns körülményét, valamint az érdekelt azon joga, hogy kifejtse az álláspontját, továbbá hogy megfelelően megindokolják a vele szemben meghozott határozatot (a Bíróság C-269/90. sz., Technische Universität München ügyben 1991. november 21-én hozott ítéletének [EBHT 1991., I-5469. o.] 14. pontja, valamint a Törvényszék T-151/05. sz., NVV és társai kontra Bizottság ügyben 2009. május 7-én hozott ítéletének [EBHT 2009., II-1219. o.] 163. pontja).

32 A felek érveit az összefonódások jogszerűségére vonatkozó ezen elvek alapján kell mérlegelni.

- 33 A felperes a keresetének alátámasztása érdekében öt jogalapra hivatkozik. Az első jogalap a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzet mérlegelésével kapcsolatos alapvető hibákra, a második jogalap a belépési korlátok értékelésével kapcsolatos alapvető hibákra, a harmadik jogalap az útvonalról útvonalra vonatkozóan elvégzett elemzés (a továbbiakban: útvonalról útvonalra végzett elemzés) keretében elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibákra, a negyedik jogalap a hatékonyság összefonódásból eredő javulásának vizsgálata keretében elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibákra, az ötödik jogalap pedig a Ryanair által felajánlott kötelezettségvállalások vizsgálata keretében elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibákra vonatkozik (lásd a fenti 11. és 13–16. pontot).
- 34 A felperes magát az érintett piacok meghatározását és az utazóközönség visszajelzéseinek vizsgálatát (lásd a fenti 9. és 12. pontot) nem vitatja.

*A – Az első, a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzet mérlegelésére vonatkozó jogalapról*

- 35 A Bizottság által a megtámadott határozatban elvégzett, a jelen jogalap mérlegelése keretében releváns elemzés a következő lépések mentén épül fel: először is annak megállapítása, hogy az összefonódás jelentős számú útvonalon igen nagy piaci részesedéseket eredményez (a megtámadott határozat 7.2. pontja); másodszer annak megállapítása, hogy a Ryanair és az Aer Lingus valamennyi érintett útvonalon egymás „legközelebbi versenytársának” minősül (a megtámadott határozat 7.3. pontja); harmadszor a Ryanair és az Aer Lingus közötti tényleges verseny vizsgálata (a megtámadott határozat 7.4. pontja); negyedszer pedig az összefonódásnak a Ryanair és az Aer Lingus közötti tényleges versenyre gyakorolt hatása, valamint ennek az utazóközönséget érintő hátrányos következményei (a megtámadott határozat 7.5. és 7.6. pontja). Ezen elemzés keretében a Bizottság állást foglalt a Ryanair által kifejtett azon érv tárgyában, amely a szolgáltatási kínálat szempontjából különbséget tesz az általa kínált

alacsony költségű és minimális juttatásokat biztosító szolgáltatások, valamint az Aer Lingus által kínált átlagos szolgáltatások között (a megtámadott határozat 7.3. pontja).

- 36 A felperes a megtámadott határozat e vonatkozásait lényegében arra hivatkozva kifogásolja, hogy a Bizottság túlértékelte az összefonódásban részes felek piaci részesedéseinek jelentőségét, és nem tárt fel olyan bizonyítékokat, amelyek kellően alátámasztanák, hogy az Aer Lingus és a felperes a közöttük fennálló különbségek ellenére olyan versenykényszert gyakorolnának egymásra, ezzel együtt pedig az érintett piacokra történő belépés valószínűsége annyira csekély lenne, hogy az összefonódás jelentősen korlátozná az e piacokon fennálló hatékony versenyt.
- 37 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság azt állítja, hogy a piaci részesedések képezik a más bizonyítékok által is megerősített azon „elsődleges hasznos utalásokat”, amelyekből kiderül, hogy az Aer Lingus a Ryanair legközelebbi versenytársa azokon az útvonalakon, amelyeken a szolgáltatásaik között átfedés van. Az összefonódásnak tehát az a következménye, hogy megszünteti az Aer Lingus által a Ryanairre ténylegesen gyakorolt versenykényszert.
- 38 A Törvényszéknek egymás után meg kell vizsgálnia a felek által a következőkre vonatkozóan előterjesztett érveket: a piaci részesedéseknek tulajdonított „túlzott jelentőség”, a Ryanair és az Aer Lingus között fennálló „alapvető különbségek” figyelembevételének elmulasztása, a dublini állomáshely létezéséből eredő versenyelőny, a „nem technikai jellegű bizonyítékok”, a Bizottság által lefolytatott ökonometriai elemzés, a Ryanair által bemutatott ökonometriai adatok, a chartertársaságok által gyakorolt versenykényszer, az utasok körében végzett felmérés, a vállalkozás ügyfeleinek körében végzett felmérés, végül pedig a fogyasztóknak okozott hátrány.

## 1. *A piaci részesedéseknek tulajdonított „túlzott jelentőségről”*

### a) A felek érvei

<sup>39</sup> A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban azon téves feltételezésből indult ki, mely szerint az Aer Lingus és a felperes egyforma légitársaságok, ez pedig lehetővé tette a Bizottság számára, hogy a magas piaci részesedésükből „automatikusan” azt vezesse le, hogy az összefonódás jelentősen korlátozza a hatékony versenyt. Még ha a piaci részesedések relevánsak is az összefonódás versenyszempon-tú mérlegelése során, e részesedések a felperes szerint nem képeznek „kiindulópontot”. Ha az ilyen piaci részesedésekhez az összefonódás versenyre gyakorolt hatásaival kapcsolatos erőteljes negatív vélelmet társítanak, az megsérti a bizonyítási teherre vonatkozó szabályokat. Mindazonáltal e vélelmet a felperes megdöntötte, amikor a jogilag megkövetelt módon bizonyította a két társaság közötti „alapvető különbségek” és a csekély belépési korlátok fennállását. A Ryanair és az Aer Lingus által kínált szolgáltatások „lényegesen eltérnek”, és az utasok elkülönült csoportjait érintik. Ezért önmagában a piaci részesedések alapján nem lehet eldönteni, hogy a felek milyen mértékű versenykényszert gyakorolnak egymásra. Másfelől az, ha valamely útvonalon egyetlen légitársaság van jelen, a felperes szerint a belépés egyszerűségét figyelembe véve nem jelent erőfölényes helyzetet.

<sup>40</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság azt állítja, hogy a megtámadott határozatból kiderül, hogy a piaci részesedések képezik a más bizonyítékok által is megerősített azon „elsődleges hasznos utalásokat”, amelyekből kiderül, hogy az Aer Lingus a Ryanair legközelebbi versenytársa a jelen ügyben érintett útvonalakon.



## b) A Törvényszék álláspontja

- 41 Az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy jóllehet a piaci részesedések jelentősége eltérő lehet az egyes piacokon, joggal lehet arra következtetni, hogy kivételes körülményektől eltekintve, a rendkívül jelentős piaci részesedések önmagukban az erőfölény meglétét bizonyítják (az erőfölényes helyzettel való visszaélés tárgyában lásd a Bíróság 85/76. sz., Hoffmann-La Roche kontra Bizottság ügyben 1979. február 13-án hozott ítéletének [EBHT 1979., 461. o.] 41. pontját, a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően pedig lásd a Törvényszék T-102/96. sz., Gencor kontra Bizottság ügyben 1999. március 25-én hozott ítéletének [EBHT 1999., II-753. o.] 205. pontját, valamint a T-221/96. sz., Endemol kontra Bizottság ügyben 1999. április 28-án hozott ítéletének [EBHT 1999., II-1299. o.] 134. pontját). Ez a helyzet állhat fenn az 50%-os vagy azt meghaladó piaci részesedés esetében (az erőfölényes helyzettel való visszaélés tárgyában lásd a Bíróság C-62/86. sz., AKZO kontra Bizottság ügyben 1991. július 3-án hozott ítéletének [EBHT 1991., I-3359. o.] 60. pontját, a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően pedig lásd a Törvényszék T-210/01. sz., General Electric kontra Bizottság ügyben 2005. december 14-én hozott ítéletének [EBHT 2005., II-5575. o.] 115. pontját).
- 42 A jelen esetben egyrészt meg kell állapítani, hogy – ellentétben a felperes előadásával – a Bizottság a művelet versenyre gyakorolt hatásának értékelését nem arra az elgondolásra alapította, mely szerint a magas piaci részesedésekből „automatikusan” levezethető lenne, hogy az összefonódás jelentősen korlátozza a hatékony versenyt. Épp ellenkezőleg, a Bizottság a megtámadott határozatban kifejezetten azt állapította meg, hogy mind a piaci részesedések, mind pedig az e részesedésekkel járó összefonódás mértéke „elsődleges hasznos utalásokkal” szolgálnak a piaci szerkezetre, és az összefonódásban részes két fél, valamint versenytársaik versenyszempontú jelentőségére vonatkozóan (lásd a megtámadott határozat (348) preambulumbekzdését és a 364. sz. lábjegyzetet, amely az iránymutatás 14. pontjára hivatkozik). A megtámadott határozat vizsgálata alapján az is megállapítható, hogy a Bizottság gondot fordított a versenyfeltételek alapos elemzésére, figyelembe véve a magukon a piaci részesedéseken kívüli további körülményeket is, vagyis többek között a műveletnek a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzetre gyakorolt hatásait, az utazóközönség és a versenytársak várható visszajelzéseit, valamint a művelettel érintett egyes útvonalak konkrét helyzetét (lásd a fenti 11–14. pontot).

- 43 Nem állítható tehát, hogy a megtámadott határozat csupán azokra a piaci részesedésekre vonatkozó megállapításokon alapulna, amelyekkel a művelet megvalósítása esetén létrejövő Ryanair–Aer Lingus egység (a továbbiakban: Ryanair–Aer Lingus egység vagy az összefonódás folytán létrejött jogalany) rendelkezhetne. A Bizottság mind a művelettel érintett piacok adott pillanatban fennálló helyzetére vonatkozó statikus adatokat, mind pedig az e piacoknak az összefonódás megvalósítása esetén valószínűsíthető fejlődésére vonatkozó dinamikus adatokat megvizsgálta.
- 44 E megközelítés összhangban van a Bizottság által valamely összefonódás versenykorlátozó hatásainak mérlegelése során alkalmazandó azon analitikus módszerrel, amely annak vizsgálatából áll, hogy a bejelentett összefonódás mennyiben módosíthatja az adott piacon fennálló verseny helyzetét meghatározó tényezőket, e vizsgálatot pedig annak ellenőrzése érdekében kell lefolytatni, az összefonódás a hatékony verseny jelentős korlátozását eredményezi-e (lásd a fenti 27. pontot).
- 45 Másrészt hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság a mérlegelése során nem hagyhatta figyelmen kívül az említett elsődleges utalásoknak tulajdonítandó jelentőséget, amely utalások alátámasztották, hogy a bejelentett összefonódás végrehajtása lehetővé tette volna a Ryanair számára, hogy rendkívül magas piaci részesedéseket szerezzen.
- 46 Meg kell állapítani ugyanis, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban 35 olyan útvonalat azonosított, amelyeken az összefonódásban részes felek tevékenységei között átfedés van. A művelet ezen útvonalak közül 22 esetében monopolhelyzetet hozna létre, 13 további útvonal esetében pedig nagyon magas, 60% feletti összesített piaci részesedések létrehozatalát eredményezné (lásd a megtámadott határozat (341) és (342) preambulumbekzdését, különösen a 2. sz. táblázatot és a kapcsolódó lábjegyzeteket). Ezenkívül azokon az útvonalakon, amelyeken jelenleg csak a Ryanair vagy az Aer Lingus van jelen, az összefonódásban részes másik fél képezné a legvalószínűbb potenciális versenytársat. Ki kell tehát mondani, hogy e megállapításokból következik, hogy az összefonódás megvalósítása jelentős számú útvonal esetében nagyon magas piaci részesedést eredményezne (a megtámadott határozat 7.2. pontja).

- 47 A Bizottság a megtámadott határozatban azt is hangsúlyozta, hogy még a monopolhelyzettel nem jellemezhető néhány útvonalon is, amelyekben bizonyos számú versenytárs jelen van, így például a Dublin–London útvonalon, ahol a Ryanair és az Aer Lingus összesített piaci részesedése 70 és 80% közötti, és ahol a British Midland Airways (bmi), a British Airways és a CityJet is kínál szolgáltatásokat, a Herfindahl-Hirschmann index – amelyet a versenyhatóságok a piaci koncentráció szintjének mérésére általánosan használnak, figyelembe véve az e piacon jelen lévő minden egyes vállalkozás jelentőségét – nagyon magas (6000 és 6500 közötti) volt, csakúgy mint e koncentrációs szintnek a művelet előtti és utáni változása (a delta-érték 3000 és 3500 között volt). Az e művelet által azon a 35 útvonalon létrehozott koncentrációs szint tehát, amelyeken az összefonódásban részes felek tevékenységei között átfedés van, nagyon magas volt (a megtámadott határozat (342) preambulumbekzdése).
- 48 Így a Ryanair–Aer Lingus egység összesített piaci részesedése tizenhat útvonalon elérte a 100%-ot. A következő útvonalokról van szó: Dublin–Berlin, Dublin–Bilbao (Vitoria), Dublin–Birmingham, Dublin–Bologna, Dublin–Büsszel, Dublin–Edinburgh, Dublin–Hamburg (Lübeck), Dublin–Marseille, Dublin–Newcastle, Dublin–Poznan, Dublin–Róma, Dublin–Sevilla, Dublin–Toulouse (Carcassonne), Dublin–Velece, Shannon–London és Cork–London.
- 49 Hat további útvonalon, vagyis a Dublin–Alicante, Dublin–Faro, Dublin–Lyon, Dublin–Milánó, Dublin–Salzburg, Dublin–Tenerife útvonalon a Ryanair–Aer Lingus egység összesített piaci részesedése megközelítette a 100%-ot, e szintet azonban a chartertársaságok által kínált „seat only” járatokra történő értékesítések miatt nem érte el.
- 50 A legfontosabb, vagyis a Dublin–London útvonalon, amely önmagában az Írország és az Európai Unió más tagállamai között repülőgéppel közlekedő utasok 30%-ának szállítását biztosítja, az összefonódás folytán létrejött jogalany piaci részesedése 70 és 80% közötti.

- 51 Az összesített piaci részesedés az egyéb útvonalakon is nagyon jelentős. Például a Dublin–Manchester útvonalon e piaci részesedés 90 és 100% közötti, amennyiben az egyetlen létező versenytárs a luxemburgi indulással és célállomással olyan járatot üzemeltető Luxair, amely Manchesterben is leszáll.
- 52 A fent említett célállomások valamelyikére eljutni kívánó minden egyes személy olyan választási lehetőséggel rendelkezik, amelynek terjedelmét mind az összefonódás megvalósítása előtt, mind pedig azt követően könnyen felmérheti. E választási lehetőség az Aer Lingus Ryanair általi felvásárlásával nagyon sok esetben egyszerűen megszűnne, amennyiben a Ryanair–Aer Lingus egység piaci részesedése elérné a 100%-ot vagy majdnem 100%-ot.
- 53 Tekintettel e megállapításokra, amelyeket a felperes nem vitat, a Bizottság helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a művelet megvalósítása folytán keletkező nagyon magas piaci részesedések megszerzése, valamint az ezekhez kapcsolódó koncentrációs szint releváns mérőszámokat képeztek azon piaci befolyásra vonatkozóan, amelyet a Ryanair–Aer Lingus egység megszerzett volna.
- 54 E megállapításokat a Bizottságnak megfelelően figyelembe kellett vennie, és elegendő adatot tartalmaznak annak alátámasztásához, hogy e rendkívül jelentős piaci részesedések – kivételes körülményektől eltekintve – önmagukban bizonyították az erőfölényes helyzet fennállását (lásd a fenti 41. pontot).
- 55 Ebben az összefüggésben nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy megsértette volna a bizonyítási teherre vonatkozó szabályokat, amikor – mint az a megtámadott határozat 7.2.2. pontjának címéből kiderül – úgy ítélte meg, hogy „[a]z erőfölényes helyzetet önmagukban bizonyítják a mindazon útvonalon fennálló nagyon magas piaci részesedések, ahol a szolgáltatások között átfedés van”.

- 56 Meg kell állapítani, hogy – ellentétben a felperes állításával – a Bizottság e bizonyítéknak a verseny értékelésére kifejtett következményét egyáltalán nem tekintette automatikusnak. A megtámadott határozatból ugyanis kiderül, hogy e bizonyítékot mellőzni lehetett volna, ha az ügy egyéb körülményei ellentmondanak a piaci szerkezetre, és az összefonódásban részes két fél, valamint versenytársaik versenyszempontú jelentőségére vonatkozó ezen „elsődleges hasznos utalásoknak”. Így a Bizottság a megtámadott határozatban egyértelműen kifejtette az e kérdéssel kapcsolatos megközelítését, amikor megállapította, hogy „alaposan megvizsgálta, hogy fennáll[tak]-e olyan körülmények, amelyek a jelen ügyben a magas piaci részesedések ellenére kizár[ták volna] az erőfölényes helyzetet” (a megtámadott határozat (351) preambulumbekzdése). Ennek ellenőrzésére a releváns körülmények általános vizsgálatát illetően a megtámadott határozat 7.3. és 7.8. pontjában, az útvonalról útvonalra végzett elemzés vonatkozásában pedig a 7.9. pontban került sor.
- 57 Ebből a nézőpontból kell vizsgálni a felperes által annak cáfolata érdekében előadott érveket, hogy milyen jelentőséget kell tulajdonítani azoknak a piaci részesedéseknek, amelyekkel a Ryanair–Aer Lingus egység rendelkezett volna.
- 58 Először is azon útvonalakat illetően, amelyeken jelenleg az Aer Lingus és a felperes egyaránt jelen van, a felperes azt állítja, hogy az e gazdasági szereplők által kínált szolgáltatások „lényegesen eltérnek”, valójában tehát az utasok elkülönült csoportjait érintik. Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a szolgáltatások megkülönböztetésének kérdése arra tekintettel merül fel, hogy az érintett ügyfelek számára e szolgáltatások nagyobb vagy kisebb mértékben helyettesíthetők. A Bizottság a megtámadott határozatban cáfolta a felperes ezzel kapcsolatos álláspontját (a megtámadott határozat 7.3. pontja). A Bizottság szerint, még ha fel is tételezzük, hogy ez az álláspont megalapozott, a Ryanair és az Aer Lingus által kínált szolgáltatások esetleges eltérései nem szüntethetik meg annak kockázatát, hogy az e két gazdasági szereplő közötti összefonódás az érintett piacokon jelentősen korlátozza a hatékony versenyt. A felperes által a szolgáltatások eltéréseire vonatkozóan előadott érv vizsgálatára az alábbiakban kerül sor (lásd az alábbi 61. és azt követő pontokat).

- 59 Másodszer azon útvonalakat illetően, amelyeken jelenleg e társaságok közül csak az egyik van jelen, a felperes azt állítja, hogy ez az egyedüli jelenlét nem eredményez erőfölényes helyzetet, mivel könnyű a piacra belépni. Ez az érv a piacra való belépés kérdésére vonatkozik, elemzésére pedig az e problémával kapcsolatos második jogalap vizsgálata keretében kerül sor.
- 60 Azt tehát, hogy a felperes megalapozottan vitatja az azon piaci részesedéseknek tulajdonított jelentőséget, amelyekkel az összefonódás folytán létrejött jogalany rendelkezett volna, csak akkor lehetne megállapítani, ha a Törvényszék helyt adna a fenti érveknek. A vizsgálat e szakaszában ugyanakkor nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy a megtámadott határozatban figyelembe vette a piaci részesedések jelentőségét és a különböző érintett piacokra jellemző koncentráció mértékét.

## *2. A Ryanair és az Aer Lingus között fennálló „alapvető különbségek” figyelembevételének elmulasztásáról*

- 61 A felperes lényegében azt állítja, hogy az általa nyújtott szolgáltatásoknak az Aer Lingus által nyújtott szolgáltatásokhoz képest fennálló eltérései folytán e két légitársaság nem áll olyan mértékben versenyben egymással, hogy az összefonódás jelentősen korlátozná a versenyt. A Bizottság a megtámadott határozatban nem juthatott volna ezzel ellentétes következtetésre anélkül, hogy bizonyítja a Ryanair és az Aer Lingus közötti szoros versenyhelyzet fennállását.
- 62 A Törvényszéknek a következőkre vonatkozó érveket kell egymás után megvizsgálnia: a „legközelebbi versenytársak” fogalom használata és a jelentős versenykénszer fennállásának ebből történő „automatikus” levezetése, továbbá az üzemeltetési

költségeket, az alkalmazott árakat és a szolgáltatások szintjét illető „alapvető különbségek”, valamint a célállomások repülőterei közötti különbség.

a) A „legközelebbi versenytársak” fogalom használatáról és a jelentős versenyképesség fennállásának ebből történő „automatikus” levezetéséről

A felek érvei

- <sup>63</sup> A felperes azt állítja, hogy a Bizottság „alapvető hibát” követett el annak megállapításával, hogy ha bizonyítható, hogy az Aer Lingus és a felperes egymás „legközelebbi versenytársai”, ebből „automatikus” következik, hogy e társaságok egymásra jelentős versenyképességet gyakorló közeli versenytársak, anélkül hogy szükség lenne e versenyhelyzet szorosságának vizsgálatára. Az Aer Lingus szolgáltatásainak kínálata ugyanis a felperes szerint nem a Ryanair szolgáltatásainak kínálatával helyettesíthető, hanem a hagyományos légitársaságok teljes körű szolgáltatásainak kínálatához áll közelebb. A két társaság közötti „alapvető különbségek” lehetővé teszik az Aer Lingus számára, hogy a Ryanair árainál lényegesen magasabb árakat alkalmazzon. A Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzet szorosságát tehát vizsgálni kellene annak meghatározása érdekében, hogy az milyen hatásokat gyakorol a hatékony versenyre. A felperes szerint, ha az általa és az Aer Lingus által kínált szolgáltatások lényegesen különböznek, akkor nem tekinthetők „megfelelő helyettesítőnek”, ideértve azt is, ha valamely útvonalon egyedül e két légitársaság nyújt szolgáltatásokat. Másként fogalmazva, az érintett utasok inkább úgy dönthetnek, hogy nem utaznak, semmint a másik légitársaságot választják.

- 64 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság azt állítja, hogy a megtámadott határozatban részletesen elemezte az e két légitársaság közötti versenyhelyzetet, mielőtt ebből a jogilag megkövetelt módon arra a következtetésre jutott volna, hogy a Ryanair és az Aer Lingus az egymásra olyan versenyképysért gyakorló közeli versenytársak, amely a művelet megvalósítása esetén megszűnik.

### A Törvényszék álláspontja

- 65 A felperes szerint, még ha fel is tételezzük, hogy az Aer Lingus és a felperes az érintett valamennyi útvonalon egymás „legközelebbi versenytársának” tekinthető, ez nem változtat azon, hogy a közöttük fennálló „alapvető különbségek” folytán a Bizottság a versenyhelyzet szorosságának vizsgálata nélkül nem indulhatott ki ebből a megállapításból, és nem vezethette le belőle „automatikusan”, hogy e társaságok jelentős versenyképysért gyakorolnak egymásra, amely az összefonódás következtében megszűnik.
- 66 Még mielőtt sor kerülne a felperes által állított különbségeknek, valamint e különbségek által az Aer Lingus és a felperes között fennálló versenyhelyzetre gyakorolt hatásoknak a vizsgálatára (lásd az alábbi 70. és azt követő pontokat), mindjárt az elején meg kell állapítani, hogy a Bizottság által a megtámadott határozatban lefolytatott elemzés nem az, amelyet a felperes ismertet.
- 67 Ez az elemzés két lépésből áll. Először is, a Bizottság által a Ryanair és az Aer Lingus között fennálló versenyhelyzetre vonatkozóan tett megállapítások hosszú okfejtések tárgyát képezik (a megtámadott határozat 7.3. és 7.4. pontja). Ezen okfejtésekben a Bizottság részletesen megvizsgálta a Ryanair azon érveit, amelyeket a szolgáltatások



különbözősége kapcsán a jelen kereset is átvett. Ezt követően a művelet versenyre gyakorolt hatásainak értékelése a megtámadott határozatban – ellentétben a felperes állításával – nem „automatikusan”, önmagában azon megállapítás alapján történik, mely szerint a Ryanair és az Aer Lingus egymás „legközelebbi versenytársai”. A Bizottság ugyanis a megtámadott határozatban gondosan kifejtette azokat az okokat, amelyek folytán az összefonódás a közös piacon jelentősen korlátozná a hatékony versenyt azon 35 útvonalon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van, valamint az Aer Lingus által üzemeltetett azon 15 útvonalon, amelyeken a szolgáltatások között nincs átfedés (a megtámadott határozat 7.5., 7.6. és 7.9. pontja).

<sup>68</sup> Következésképpen – hasonlóan az összesített piaci részesedéseknek tulajdonítandó jelentőséghez (lásd a fenti 58. pontot) – a szolgáltatások állítólagos különbségeinek az Aer Lingus és a felperes közötti versenyhelyzetre gyakorolt hatására vonatkozóan a felperes által kifejtett érvekre adott válasz (lásd az alábbi 70. és azt követő pontokat) alapján lehet eldönteni, hogy megalapozottak-e, vagy sem az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak értékelése keretében a Bizottság által levont következtetések.

<sup>69</sup> Mindazonáltal, mivel a megtámadott határozat megvizsgálta a szolgáltatásoknak a Ryanair által állított különbségeit, nem állítható, hogy a Bizottság a jelen ügyben abból a megállapításból, mely szerint a Ryanair és az Aer Lingus valamennyi érintett útvonalon egymás „legközelebbi versenytársai”, „automatikusan” vezette volna le – anélkül, hogy szükséges lenne vizsgálni e versenyhelyzet szorosságát –, hogy e társaságok olyan jelentős versenykényszert gyakorolnak egymásra, amelyet az összefonódás megszüntetne.

b) Az üzemeltetési költségeket, az alkalmazott árakat és a szolgáltatások szintjét illető „alapvető különbségekről”

## A felek érvei

70 A felperes először is azt állítja, hogy az ő és az Aer Lingus üzemeltetési költségei közötti különbség bizonyítja, hogy e két társaság között nem áll fenn jelentős versenykényszer. A Ryanair alacsonyabb költségei lehetővé teszik számára, hogy az Aer Lingus árainál lényegesen alacsonyabb árakat alkalmazzon, ebből következően pedig elkülönült piaci szegmenst szolgáljon ki. A felperes szerint a Bizottság elmulasztotta elemezni e különbségnek a versenyre gyakorolt hatását. Másfelől a Bizottság, miután megállapította, hogy az Aer Lingus üzemeltetési költségei megfelelnek az olyan egyéb „fapados” társaságok költségeinek, mint az easyJet vagy a Virgin Express, a megtámadott határozat 7.3.3. pontjában ebből nem vezethette volna le, hogy az Aer Lingus „még az egységre jutó költségek tekintetében is a Ryanair legközelebbi versenytársai között szerepel”. A „legközelebbi versenytársak” e fogalmának használata elemzési hibán alapul. Ráadásul a Bizottság az átlagos üzemeltetési költségek számítása során az Aer Lingus hosszú távú járatait is figyelembe vette. Mivel a kínált férőhely-kilométerek (a továbbiakban: KFK) szerinti üzemeltetési költségek a hosszú távú járatok esetében a rövid távú járatokénál lényegesen alacsonyabbak, a hosszú távú járatok figyelembevétele az Aer Lingus KFK szerinti átlagos költségeinek jelentős alulértékelését eredményezi az olyan „fapados” társaságokkal történő összehasonlítás során, amelyek kizárólag rövid távú útvonalakat működtetnek. Ezenkívül, ha az Aer Lingus átlagos költségei – mint azt a Bizottság állítja – hasonlóak a „fapados” társaságok költségeihez, és csak hozzávetőleg 50%-kal magasabbak a Ryanair költségeinél, az Aer Lingus a Ryanairnál lényegesen magasabb nyereséget érhetne el, mivel az átlagos árai 100%-kal magasabbak a Ryanair árainál. Valójában viszont a Ryanair sokkal jövedelmezőbb, mint az Aer Lingus.

71 Másodsor, a felperes az általa és az Aer Lingus által alkalmazott árak közötti különbséget hangsúlyozza. Az eltérő üzemeltetési költségekből eredő ezen különbség „magas megkülönböztetési szintet” tesz nyilvánvalóvá. A Bizottság a megtámadott határozat (371) preambulumbekkezdésében tévesen állapította meg, hogy a 30 euró árkülönbség nem jelentős, mivel a Ryanair repülőjegyeinek átlagos ára 41 euró. A Ryanair alacsonyabb árai, amelyek az Aer Lingus árainak felénél is alacsonyabbak, lehetővé teszik számára olyan utazóközönség érdeklődésének felkeltését, akik mérsékelt árak hiányában nem repülnének. A Bizottságnak e körülményből azt kellett volna levezetnie, hogy az Aer Lingus semmilyen versenykényszert nem gyakorol a Ryanairre. A Bizottságnak, azáltal hogy a megtámadott határozat (413) preambulumbekkezdésében elismerte, hogy a Ryanair árai átlagosan alacsonyabbak az Aer Lingus árainál, arra a következtetésre kellett volna jutnia, hogy e két társaság tevékenysége teljesen különböző piaci szegmensekre irányul. Ezenkívül a Ryanair és az Aer Lingus nagyon eltérő gazdálkodási modellek szerint működik. Kétségtelen, hogy az Aer Lingus mellőzte a teljes körű szolgáltatásokat nyújtó hagyományos nemzeti légitársaságok által alkalmazott gazdálkodási modellt annak érdekében, hogy átvegye a „fapados” társaságok egyes jellemzőit. Ugyanakkor továbbra is a fő repülőtereket veszi igénybe, valamint továbbra is kínál egyes olyan szolgáltatásokat, amelyek alapján az utazóközönségének lényegesen magasabb árakat számíthat fel, mint a Ryanair. Így az Aer Lingus utazóközönsége a teljesebb körű szolgáltatáskínálatért hajlandó a „fapados” versenytársak árainál többet fizetni.

72 Harmadsor, a felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozat (367) preambulumbekkezdéséből kiderül, hogy ő „minimális szolgáltatásokat” nyújtó légitársaság, míg az Aer Lingus „átlagos szolgáltatásokat” nyújtó légitársaság, a Bizottság pedig az e különbség által a két társaság közötti verseny szintjére gyakorolt hatás minimalizálására törekszik. A felperes szerint a Bizottság elmulasztotta elemezni, hogy e különbség milyen mértékben releváns, valamint elmulasztott meggyőző bizonyítékot szolgáltatni annak alátámasztására, hogy e jelentős különbség miért nem releváns annak eldöntése során, hogy fennáll-e a hatékony verseny jelentős korlátozása. A szolgáltatási kínálatok közötti ezen különbséget bizonyítják az Aer Lingus és az ír kormány által a nyilvános vételi

ajánlatot megelőzően tett nyilatkozatok, még mielőtt a kormány és a társaság „hátraarcot csinált volna”, azt állítva, hogy az Aer Lingus „fapados” légitársaság.

- 73 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

### A Törvényszék álláspontja

- 74 Jóllehet a Bizottság a megtámadott határozatban elismerte a Ryanair és az Aer Lingus közötti különbségek fennállását, ebből nem azokat a következtetéseket vonja le, mint a felperes. E különbségek ugyanis nem akadályozták meg a Bizottságot annak megállapításában, hogy az összefonódással érintett különböző útvonalakon jelen lévő valamennyi versenytárs közül az Aer Lingus volt a Ryanair legjelentősebb és legközelebbi versenytársa.
- 75 Az Aer Lingus és a Ryanair üzemeltetési költségei közötti különbséget illetően a Ryanair megismétli azon elemzését, mely szerint a költségek e különbsége elkülönült piaci szegmens kiszolgálását tette számára lehetővé. A felperes szerint a Bizottságnak elemeznie kellett volna az e különbség által az Aer Lingus és a Ryanair közötti versenyhelyzetre gyakorolt hatást.
- 76 A megtámadott határozatból ugyanakkor kiderül, hogy a Bizottság elismerte, hogy a Ryanair üzemeltetési költségei alacsonyabbak voltak az Aer Lingus üzemeltetési költségeinél, ezzel együtt viszont megállapította, hogy az Aer Lingus költségei a többi légitársaság költségeihez képest általában nagyon alacsonyak voltak, ennek alapján pedig az Aer Lingus inkább a „fapados” társaságok, mint a teljes körű szolgáltatást

nyújtó légitársaságok közé sorolható (lásd a megtámadott határozat 7.3.3. pontját, különösen pedig a (374) preambulumbekzdését).

77 A Bizottság a megtámadott határozatban azokat az okokat is kifejtette, amelyekre tekintettel a rendelkezésre álló adatok alapján úgy ítélte meg, hogy jóllehet a Ryanair KFK szerinti üzemeltetési költségei 4 eurócent alatt voltak, az Aer Lingus ilyen költségei majdnem elérték az 5,9 eurócentet. A Bizottság megállapította, hogy megalapozott a Ryanair azon kifogása, mely szerint ez az adat magában foglalja az Aer Lingus hosszú távú járatait is, amelyek KFK szerinti költségei általában alacsonyabbak. Kiemelte ugyanakkor, hogy az Aer Lingus utasainak 87%-a rövid távú járatokon utazik, valamint hogy a Ryanair által előadott majdnem 8 eurócentes alternatív számadat nincs alátámasztva (lásd a megtámadott határozat 7.3.3. pontját, különösen pedig a (375) és (377) preambulumbekzdését).

78 Mindazonáltal a megtámadott határozat (375) preambulumbekzdésében szereplő 1. sz. grafikomból kiderül, hogy a teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaságok (mint például a British Airways, az Air France vagy a Lufthansa) KFK szerinti üzemeltetési költségei megközelítik a 12 eurócentet, miközben a Virgin Express vagy az easyJet ilyen költségei 7, illetve valamivel több mint 6 eurócent körüliek. A Bizottság és a Ryanair által meghatározott, a KFK szerint 5,9 és 8 eurócent közötti skálán tehát az Aer Lingus a Virgin Express-szel vagy az easyJettel azonos csoportban helyezkedik el, amennyiben az üzemeltetési költségei „alacsonyabbak” (a megtámadott határozat (375) preambulumbekzdése) vagy „sokkal alacsonyabbak” (a megtámadott határozat (376) preambulumbekzdése) a teljes körű szolgáltatást nyújtó nagy társaságok költségeinél (a különbség a KFK szerint legalább 4 eurócent), még ha „magasabbak” vagy „jelentősen magasabbak” is, mint a Ryanair költségei (a különbség a KFK szerint hozzávetőleg 2 és 4 eurócent közötti).

- 79 Következésképpen, jóllehet van különbség a Ryanair és az Aer Lingus üzemeltetési költségei között, mint ezt a Bizottság is elismerte a megtámadott határozatban, ez nem jelenti azt, hogy – mint azt a felperes állítja – a Bizottság nem állapíthatta volna meg, hogy az Aer Lingus és a felperes egymás „legközelebbi versenytársai”, mivel az Aer Lingus üzemeltetési költségei ténylegesen alacsonyabbak a teljes körű szolgáltatást nyújtó társaságok üzemeltetési költségeinél, és sem a Virgin Express, sem pedig az easyJet nem áll versenyben a Ryanairrel azokon az útvonalakon, amelyekeken az Írországból induló járataik között átfedés van (a megtámadott határozat (376) preambulumbekzdése).
- 80 Ezt az észrevételt a megtámadott határozatban foglalt azon megállapítás is alátámasztja, mely szerint az Aer Lingus egységre jutó költségeinek időbeli alakulása azt mutatja, hogy az Aer Lingus a hagyományos gazdálkodási modellről „fokozatosan áttért” a „fapados” modellre (lásd a megtámadott határozat (378) preambulumbekzdését, különösen az Aer Lingus üzemeltetési költségeinek 2001 és 2005 közötti időbeli alakulását szemléltető 2. sz. grafikont).
- 81 Másfelől, jóllehet – mint azt a felperes előadja – a csekély üzemeltetési költségek hatással vannak a vállalkozás jövedelmezőségére (lásd a fenti 70. pontot), ennek alapján nem állapítható meg, hogy a Ryanair által kínált szolgáltatások ne lennének versenyben az Aer Lingus által kínált szolgáltatásokkal. Ez utóbbi ugyanis úgy kínál magasabb szintű szolgáltatásokat, hogy közben a Ryanair költségszerkezetét igyekszik követni, ez pedig eltávolítja őt a teljes körű szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok költségszerkezetétől.
- 82 A felperes az általa és az Aer Lingus által alkalmazott árak közötti különbséget illetően azt állítja, hogy e különbség olyan mértékű, hogy abból a Bizottságnak azt kellett volna levezetnie, hogy az Aer Lingus nem gyakorol versenykényszert a Ryanairre. A felperes szerint az átlagos árak közötti 30 eurós különbség jelentős, mivel a Ryanair jegyeinek átlagos ára 41 euró. Ezenkívül a Ryanairnek az Aer Lingus áraihoz képest

több mint a felével alacsonyabb árai lehetővé teszik a felperes számára, hogy olyan utazóközönség érdeklődését keltse fel, akik ilyen árak hiányában nem repülnének.

- 83 A Bizottság, mint ahogy megállapította az üzemeltetési költségek közötti különbség fennállását, a megtámadott határozatban azt is elismerte, hogy különbség volt a Ryanair által alkalmazott átlagos árak és az Aer Lingus átlagos árai között. E körülményt a felek nem vitatják.
- 84 Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette egyrészt, hogy jóllehet az Aer Lingus által alkalmazott árak általában alacsonyabban vannak a Ryanair árainál, ez nem minden esetben van így, másrészt pedig, hogy az árak összehasonlítását érzékeny kérdéssé teszi, hogy nehéz megállapítani, hogy a Ryanair által a 2006. év vonatkozásában megjelölt, a rövid távú járatokra irányadó 41 euró átlagos ár számítása során milyen adókat és illetékeket vettek figyelembe, amennyiben az Aer Lingus által alkalmazott átlagos ár 91 euró, illetve az adók és illetékek nélkül 65 és 75 euró közötti volt (lásd a megtámadott határozat 7.3.2. pontját, különösen pedig a (371) preambulumbekendést, valamint a 385. és 386. sz. lábjegyzetet).
- 85 E pontosítások után meg kell állapítani, hogy a Ryanair és az Aer Lingus által alkalmazott átlagos árak vitatása ezen árkülönbség következményeire vonatkozik. Míg a felperes azt állítja, hogy e különbség lehetővé teszi annak megállapítását, hogy az Aer Lingus nem gyakorol rá versenykényszert, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az alkalmazott árak elemzéséből következik, hogy az Aer Lingus közelebb áll a Ryanairhez, mint amennyire az olyan útvonalakon jelen lévő többi versenytárs valaha is állhat, amelyeken a szolgáltatásaik között átfedés van (a gazdálkodási modell értékelését illetően lásd a megtámadott határozat (368)–(370) preambulumbekendését, amely értékelést az átlagos árak összehasonlítása kapcsán a megtámadott határozat

(371) preambulumbekzdése is átvett: „[u]gyanez a megállapítás érvényes arra is, hogy az Aer Lingus árai magasabbak a Ryanair árainál”).

86 Ami az Aer Lingus által gyakorolt versenykéneyszert illeti, e kérdéssel a megtámadott határozatnak az összefonódásban részes felek közötti tényleges versenyre vonatkozó 7.4. pontja, valamint annak 7.5., 7.6. és 7.9. pontja foglalkozik, amelyekben a Bizottság a művelet versenyre gyakorolt hatásait vizsgálta. E kérdés tehát nem a megtámadott határozat 7.3. pontjához tartozik, amelyben a Bizottság azokat az okokat fejtette ki, amelyek alapján úgy ítélte meg, hogy a Ryanair és az Aer Lingus valamennyi érintett útvonalon egymás „legközelebbi versenytársai”.

87 Következésképpen a megtámadott határozat (371) preambulumbekzdésében tett megállapítások lehetővé teszik a Bizottság e határozat 7.3. pontjában levont következtetésének alátámasztását abban az értelemben, hogy az ott kifejtett adatokból kiderül, hogy a teljes körű fedélzeti ellátással járó átfogó szolgáltatást nyújtó társaságok által alkalmazott, a Ryanair által közölt árak sokkal magasabbak az Aer Lingus árainál (vagyis az Air France esetében 216 euró, a Lufthansa esetében 225 euró, a British Airways esetében pedig 268 euró). A Ryanair és az Aer Lingus árai ténylegesen „jóval alatta maradnak az olyan versenytársak árszintjének, amelyekkel az egyes útvonalakon szembesülnek” (a megtámadott határozat (371) preambulumbekzdése). A Bizottság azt is kifejtette, hogy a Ryanair és az Aer Lingus által alkalmazott árak közötti különbség szükségessé tette az Aer Lingus kínálatára jellemző néhány olyan minőségi előny figyelembevételét, mint például a fő repülőterek használata, a *business class* váróterem vagy a magasabb szintű szolgáltatásra irányultság (a megtámadott határozat (371) és (372) preambulumbekzdése). A Ryanair és az Aer Lingus által alkalmazott áraknak a megtámadott határozatban elvégzett elemzése alapján tehát alátámasztható a Bizottság azon következtetése, mely szerint a Ryanair és az Aer Lingus valamennyi érintett útvonalon egymás „legközelebbi versenytársai”.



- 88 A felperes szerint ugyanakkor ez az elemzés nem egyeztethető össze a megtámadott határozat (413) preambulumbekkezdésének második mondatában tett megállapítással. E preambulumbekkezdés szövege a következő:

„Az [Aer Lingus és a Ryanair utazóközönségének felfogásával (a megtámadott határozat 7.3.5. pontja) kapcsolatos] fenti részletek egyértelműen arra utalnak, hogy a Ryanair és az Aer Lingus egymás közeli versenytársai. A Bizottság ugyanakkor elismeri, hogy a Ryanair az Aer Lingushoz képest átlagosan alacsonyabb árakat alkalmaz, valamint hogy legalábbis feltételezhetően lehetséges, hogy az Aer Lingus és a Ryanair két teljes mértékben elkülönülő utazóközönség-szegmenst szolgálnak ki.”

- 89 A kínálatnak az alkalmazott árak alapján történő esetleges szegmentálódására vonatkozó e felvetés alapján ugyanakkor nem lehet arra következtetni, hogy a Ryanair és az Aer Lingus ne lennének egymás közeli versenytársai. A versenytárs fogalmát az üzleti adatok figyelembevételével kell mérlegelni. A Bizottság a megtámadott határozat 7.3. pontjában következtetésként megfogalmazott ezen állítás alátámasztása érdekében számos körülményre hivatkozik. Meg kell állapítani, hogy például azon a 22 útvonalon, amelyeken a Ryanair és az Aer Lingus az egyedüli jelen lévő társaságok, pillanatnyilag nincs más olyan társaság, amely képes lenne menetrendszerű légi szállítási szolgáltatást kínálni. E piacokon – amelyeknek magát a meghatározását a felperes nem vitatja (a célállomások repülőtereire vonatkozó érvet illetően ugyanakkor lásd az alábbi 95. és azt követő pontokat) – tehát továbbra is az Aer Lingus a Ryanair legközelebbi versenytársa. A belépéssel kapcsolatos kérdés vizsgálatára a második jogalap keretében kerül sor, amely erre a kérdésre vonatkozik.

- 90 A szolgáltatások színvonala közötti különbséget illetően a felperes érvelése csupán megismétli azt a különbségtételt, amelyről a Bizottság már tud, és a megtámadott határozat (367) preambulumbekkezdése is említi. Például, jöllehet a Bizottság a megtámadott határozat (367) preambulumbekkezdésében a Ryanair járatait „szolgáltatás

nélküli” járatoknak, az Aer Lingus szolgáltatásait pedig „átlagos szolgáltatásoknak” minősítette, ezt követően azonnal pontosította, hogy „a megtámadott határozat vonatkozásában a két társaságot »minimális szolgáltatásokat nyújtó« szállítóknak lehet[ett] tekinteni, mivel az Aer Lingus szolgáltatási modelljének a közelmúltban történt kiigazításait követően az Aer Lingus alapidójában benne foglalt szolgáltatások nagyrészt a Ryanair díjában benne foglalt szolgáltatásoknak felelnek meg, és hangsúlyozottan különböznek a »teljes körű szolgáltatásokat nyújtó« hagyományos társaságok, mint például a British Airways vagy a Lufthansa szolgáltatásaitól” (a megtámadott határozat (367) preambulumbekzdése).

- 91 A felperes a beadványaiban másfelől elismeri, hogy „kétségtelen, hogy az Aer Lingus mellőzte a teljes körű szolgáltatásokat nyújtó hagyományos nemzeti légitársaságok által alkalmazott gazdálkodási modellt annak érdekében, hogy átvegye a »fapados« társaságok egyes jellemzőit” (lásd a fenti 71. pontot). Ezt a tárgyaláson is megerősítette.
- 92 Mindazonáltal az Aer Lingus egységre jutó költségeinek időbeli alakulása azt mutatja, hogy az Aer Lingus a hagyományos gazdálkodási modellről „fokozatosan áttért” a „fapados” modellre (lásd a fenti 80. pontot), a szolgáltatásainak kínálata pedig legalábbis a Ryanair által kínált szolgáltatások és a teljes körű fedélzeti ellátással járó átfogó szolgáltatást nyújtó társaságok által kínált szolgáltatások között helyezkedik el.
- 93 Következésképpen, még ha az Aer Lingus nem is olyan rendkívül alacsony üzemeltetési költségekkel működik, nem ugyanazokat az árakat alkalmazza, illetve nem olyan kevés szolgáltatást kínál, mint a Ryanair, ez nem változtat azon, hogy e vállalkozás ugyanazon gazdálkodási modell felé törekszik, mint a versenytársa.
- 94 Ezért a felperes nem bizonyítja a jogilag megkövetelt módon, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (431) preambulumbekzdésében tévesen jutott arra a következtetésre, hogy az Aer Lingus és a Ryanair az Írországból induló érintett útvonalakon egymás „legközelebbi versenytársai”. E következtetést tehát a művelet versenyre gyakorolt

hatásainak vizsgálata keretében figyelembe lehet venni, a felperes által ezzel kapcsolatban előterjesztett kifogásokat pedig el kell utasítani (lásd a fenti 58. és 63. pontot).

c) A célállomások repülőterei közötti különbségről

A felek érvei

- <sup>95</sup> A felperes először is azt állítja, hogy az Aer Lingus által használt repülőterekhez képest ő alapvetően különböző repülőtereket használ. Az Aer Lingus a fő repülőtereket használja, amelyek közelebb vannak a városközponthoz, és jobb szolgáltatásokat kínálnak, mint a másodlagos repülőterek. A Ryanair által használt ez utóbbi repülőterek lehetővé teszik a Ryanair számára a költségeinek alacsony szinten tartását, továbbá megakadályozzák, hogy a Ryanair azokért az utasokért versenyezzen az Aer Lingusszal, akik kizárólag a fő repülőtereket kívánják igénybe venni. Az Aer Lingus felvásárlásával a Ryanairnek lehetősége nyílt a fő repülőtereken is versenyezni. A felperes szerint a Bizottság elmulasztott olyan egyértelmű és meggyőző bizonyítékokat előterjeszteni, amelyek alátámasztanák, hogy az Aer Lingus fő repülőterekre érkező járatai és a Ryanair másodlagos repülőterekre érkező járatai jelentős versenyképesszert gyakorolnának egymásra. A megtámadott határozatban hivatkozott adatok a felperes szerint nem támasztják alá azt a következtetést, mely szerint e járatok egymásnak kellően közeli helyettesítői ahhoz, hogy azokat ugyanazon piacra lehessen sorolni. Ráadásul a Bizottság a rendelkezésre álló információkat „rendkívül szelektíven és következtelenül” használta fel. Mivel a Bizottság nem tudott egységes kritériumokat kialakítani, több különböző kritériumot alkalmazott annak megállapításához, hogy a fő repülőterek és másodlagos repülőterek ugyanazon piachoz tartoznak. A Bizottság figyelmen kívül hagyta vagy elferdítette a birminghami és a bécsi repülőter, valamint

a UK Civil Aviation Authority (az Egyesült Királyság Polgári Légiforgalmi Hatósága) által adott véleményeket azon következtetés megfogalmazása során, hogy a fő repülőterek és a másodlagos repülőterek helyettesíthetik egymást. A Bizottság tehát sem megbízható adatokra, sem pedig jól megalapozott módszerre nem támaszkodott. Ezenkívül, miközben a Bizottság a versenytársak válaszait ismertette annak állítása kapcsán, hogy az említett repülőterek helyettesíthetik egymást, e válaszok épp ellenkezőleg azt bizonyítják, hogy erre nézve nincs egyértelmű és meggyőző bizonyíték (lásd a British Airways választát és a londoni repülőterek elhelyezkedését). A versenytársakhoz intézett kérdőív összeállítására alapján nem volt egyértelmű, hogy a megkérdezett társaságoktól mit várnak: azt, hogy az utasok valamennyi kategóriája vonatkozásában jelöljék meg a megfelelő repülőtereket, vagy pedig az egymással helyettesíthető repülőtereket jelöljék meg. Bizonyos esetekben a társaságok a repülőterek közül minden egyes várospár vonatkozásában csak az egyiket jelölték meg, ezzel is hangsúlyozva a zavart.

- 96 A felperes másodszor azt állítja, hogy téves az a módszer, ahogyan a Bizottság a repülőterek vonzáskörzetét használta annak megállapításához, hogy a különböző repülőterekre érkező járatok ugyanazon piachoz tartoznak-e. A tényekkel alá nem támasztott „hüvelykujjszabály” (rule of thumb) szerint a Bizottság olyan övezetként határozta meg az adott repülőtér vonzáskörzetét, amelyen belül a repülőtér legfeljebb 100 km megtétele után, illetve legfeljebb egy óra alatt elérhető (a megtámadott határozat (83) preambulumbekézdése). A felperes szerint e szabály „túl homályos ahhoz, hogy hasznát lehessen venni”. E szabály figyelmen kívül hagyja az utasok övezeten belüli valós megoszlását, az Írországot az Egyesült Királysággal összekötő útvonalakkal összefüggésben pedig elrugaskodik a valóságtól, mivel ebben az esetben maga a repülőút időtartama sem haladja meg az egy órát. A Bizottság tehát tévesen vélelmezte, hogy az utasok „elkerülnék a hozzájuk legközelebb eső repülőtér igénybevételét, egy órát töltenének a repülőtérre eljutással, majd hozzávetőleg 50 percet repülnének”. Ezenkívül a megtámadott határozat (78) preambulumbekézdésében levezetett, a repülőtér tömegközlekedési eszközökkel vagy személygépkocsival való eléréséhez szükséges időre vonatkozó számítás sem a különböző késéseket, sem pedig a tömegközlekedési eszközök használata során felmerülő költségeket nem veszi figyelembe. Végül a Bizottság a megtámadott határozat (114)–(116) preambulumbekézdésében nem vette figyelembe a szóban konkrét repülőterekre vonatkozó, többek között a UK Civil Aviation Authority által szolgáltatott adatokkal kapcsolatos valós számadatokat.

97 A felperes harmadszor a megtámadott határozatban foglalt bizonyos mérlegeléseket és megállapításokat vitatja. Először is azt kifogásolja a Bizottsággal szemben, hogy a megtámadott határozat (92) preambulumbekzdésében a felperes abban megnyilvánuló üzleti gyakorlatát vette figyelembe, hogy a járatait a fő repülőterekre érkező járatok helyettesítőiként mutatta be. Az ugyanis, hogy valamely vállalkozás milyen megnevezés alatt forgalmazza a termékeit, nem képezi a piacok meghatározásának kellően biztos és jól megalapozott kiindulópontját. Például a bécsi és pozsonyi repülőtér még nem tartozhat ugyanazon piachoz csupán azért, mert a Ryanair a Pozsonyba szóló repülőjegyeit „Pozsony (Bécs)” megnevezés alatt forgalmazza. A felperes továbbá azt állítja, hogy a Bizottságnak a megtámadott határozat (99) preambulumbekzdésében a bizonyos repülőterek helyettesíthetőségére vonatkozó megállapítás alátámasztása érdekében nem a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EK tanácsi rendelet (HL L 240., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 420. o.) szerinti „repülőtérrendszer” fogalmat kellett volna használnia. E fogalom a piacok meghatározásához nem megfelelő, egyébként pedig a 2408/92 rendelet és a kapcsolódó rendelet átdolgozása meg kellene, hogy szüntesse e fogalmat. A felperes azt is előadja, hogy az árak Bizottság általi elemzése „hibás”, és nem nyújt megbízható indokokat azon következtetéshez, hogy a felperes által a másodlagos repülőterekre biztosított járatok, valamint az Aer Lingus által a fő repülőterekre biztosított járatok egymás „közeli helyettesítői”. A felperes szerint az elemzés nem nyújt semmilyen segítséget annak eldöntéséhez, hogy az árak párhuzamos alakulása a helyettesíthetőségből, vagy pedig az egyszerre érvényesülő befolyásokból ered. Végül az utasok körében végzett felmérés a kérdések megfogalmazását és a mintavételi módszereket illetően „súlyosan téves”. E felmérésnek a felperes szerint nem volt célja a repülőterek helyettesíthetőségének mérése, mivel az utasokat soha nem kérdezték arról, hogy szándékoznak-e különböző repülőterekre repülni. A Bizottság által ezzel kapcsolatban hivatkozott adatok számos esetében az ellenkező következtetéshez vezettek.

98 Az Írország és az Aer Lingus által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

## A Törvényszék álláspontja

- 99 A felperes a beadványaiban azokat az érveket ismétli meg, amelyeket a közigazgatási eljárás során, az indulási hely és a célállomás vizsgált piaca meghatározásának kifogásolása kapcsán korábban már kifejtett. Ezeket az érveket a Bizottság a megtámadott határozatban már megvizsgálta és elutasította, a Törvényszék előtti egyszerű megisméltésük pedig az alábbiakban kifejtett okokból nem elegendő ezen elemzés kétségbevonásához.
- 100 Azon kifogást illetően, mely szerint a Bizottság nem terjesztett elő egyértelmű és meggyőző bizonyítékokat annak alátámasztására, hogy az Aer Lingus fő repülőterekre érkező járatai és a Ryanair másodlagos repülőterekre érkező járatai jelentős versenykényszert gyakorolnak egymásra, meg kell állapítani, hogy e kifogás végeredményben arra irányul, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban foglalt piacmeghatározást hogyan használta fel annak mérlegelése érdekében, hogy a művelet az érintett piacon milyen hatással van a versenyre. A felperes ezt közvetetten elismeri, amikor azt állítja, hogy a megtámadott határozatban hivatkozott adatok „nem támasztják alá azt a következtetést, mely szerint e járatok egymásnak kellően közeli helyettesítői ahhoz, hogy azokat ugyanazon piacra lehessen sorolni” (lásd a fenti 95. pontot).
- 101 Ezzel kapcsolatban mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy e kifogás terjedelmét viszonylagossá kell tenni azon tényt figyelembe véve, hogy a Ryanair és az Aer Lingus a 35 érintett útvonalból 16 esetében ugyanazokat a repülőtereket használja (a megtámadott határozat (70) preambulumbekzdése). Így e kifogás e 35 útvonalból csak 19-et (vagyis 54,2%-ot) érint, vagyis a művelet végrehajtásával érintett 16 másik útvonal tekintetében nincs hatása.

- 102 E 19 útvonalat illetően a felperes kifogása kizárólag annak kijelentésében nyilvánul meg, hogy a célállomások repülőtereit tekintve különbség áll fenn, és a megtámadott határozatban levezetett okfejtést meg sem próbálja azzal összefüggésben konkrétan cáfolni, hogy e különbségnek milyen hatása van mind a piac meghatározása, mind pedig a művelet versenyre gyakorolt hatásainak mérlegelése szintjén. Márpedig hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban emlékeztetett arra, hogy a légiutas-szállítás piacait egyedi útvonalak vagy útvonalcsoportok alapján lehet meghatározni, amennyiben ezen útvonalak az ügy sajátos jellemzői alapján helyettesíthetők egymással (a megtámadott határozat (55) preambulumbekzdése, valamint az 53. sz. lágjegyzetben hivatkozott ítélkezési gyakorlat, ez utóbbi kapcsán többek között a Törvényszék T-177/04. sz., EasyJet kontra Bizottság ügyben 2006. július 4-én hozott ítéletének [EBHT 2006., II-1931. o.] 54–61. pontja).
- 103 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a Bizottság mindenekelőtt az érintett piac meghatározására alkalmazandó elemzési keretet dolgozott ki a szóban forgó különböző útvonalakat illetően aszerint, hogy repülőtérpárokról vagy várospárokról van szó (a megtámadott határozat 6.3.3. pontja). A különböző repülőterekről induló menetrendszerű légiközlekedési szolgáltatások helyettesíthetőségének jellemzéséhez használt kritériumokat a megtámadott határozat (99) preambulumbekzdése mutatja be. A következő kritériumokról van szó: a 100 km, illetve 1 óra referenciaértékekhez viszonyított távolság és menetidő, a versenytársak álláspontja, az érintett repülőterek és a tagállamok polgári légiforgalmi hatóságainak álláspontja, az adott útvonalon közlekedő magáncélú utasok arányára vonatkozó becslés, a 2408/92 rendelet II. melléklete szerinti „repülőtérrendszer” fogalma, a kereskedelmi gyakorlatok, továbbá az, hogy van-e transzferszolgáltatás a repülőterek és egyes városok között, valamint a Bizottság által a Dublinból kiindulva 17 várospárra vonatkozóan elvégzett árkorreláció tanulmány eredménye.
- 104 Ezt követően a Bizottság részletesen elemezte, hogy az egyes érintett útvonalakon mi minősült az érintett piacnak (a megtámadott határozat 6.3.4. pontja). A Bizottság minden egyes esetben, amikor helyettesíthetőséget állapított meg, a rendelkezésre álló információkat figyelembe véve több kritériumot alkalmazott. Az, hogy az utasok

egyik vagy másik légitársasági szolgáltatást választják, e körülmények kombinációjából ered.

105 Ezzel szemben a Bizottság több alkalommal arra a következtetésre jutott, hogy az adott város közelében található különböző repülőterekre érkező járatok nem tartoznak ugyanahhoz a piachoz. A Bizottság különösen a megtámadott határozat (178)–(183) preambulumbekkezdésében lényegében úgy ítélte meg, hogy Rennes és Nantes Atlantique repülőterei a következő okokból nem helyettesíthetők: a 100 km távolságra vagy 1 óra menetidőre vonatkozó kritérium közel sem teljesült, a Ryanair a Nantes felé irányuló járatainak értékesítése során nem említi Rennes-t, és fordítva, a rennes-i utasokat a két repülőtér közötti jelentős különbségek egyike sem ösztönzi arra, hogy a repülőút megkezdése céljából Nantes-ba menjenek, valamint fordítva, a rendelkezésre álló adatok nem elegendők ahhoz, hogy a Bizottság az árkorrelációra vonatkozóan alapos elemzést végezhesen. Önmagában az a tény, hogy az Aer Lingus Rennes és Nantes Atlantique repülőtereit helyettesíthetőnek véli, a Bizottság szerint nem volt elegendő a helyettesíthetőség megállapításához. A Bizottság a megtámadott határozat (197)–(203) preambulumbekkezdésében különbséget tett az Amszterdam Schiphol és az eindhoveni repülőtér között is, mégpedig ugyanazon okokból, mint amelyeket Nantes Atlantique és Rennes repülőterei kapcsán kifejtett, valamint amiatt, hogy egy korábbi határozatban úgy ítélte meg, hogy a helyettesíthetőség foka alacsony (a COMP/M.967 – KLM/Air UK ügyben 1997. szeptember 22-én hozott bizottsági határozat 24. pontja).

106 Másfelől meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat többször ismerteti a repülőterek álláspontját (lásd például a megtámadott határozat (132), (145) és (151) preambulumbekkezdését), csakúgy mint a UK Civil Aviation Authority álláspontját (lásd például a megtámadott határozat (128) és (138) preambulumbekkezdését). Az időtényezőre érzékeny, valamint az ezen tényezőre nem érzékeny utasok közötti, a UK Civil Aviation Authority által tett megkülönböztetést illetően a Bizottság a megtámadott határozatban több olyan okot kifejtett, amelyek magyarázatot adhatnak arra, hogy e megkülönböztetés a jelen ügyben miért tekinthető irrelevánsnak (a megtámadott határozat (85), valamint (316)–(319) preambulumbekkezdése).



107 Különösen, a Bizottság meggyőzően megállapította, hogy az utasok egyik vagy másik kategóriája közötti e különbségtétel, amely korábban egyértelmű volt, kezd homályossá válni. E tendenciára a Bizottság már korábbi ügyek keretében is hivatkozott (a megtámadott határozat 329. sz. lábjegyzetében hivatkozott COMP/M.3280 – Air France/KLM és COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyek), továbbá megerősítik a 2006. november 6-án a versenytársakhoz intézett kérdőívekre adott, a felperes által a jelen ügyben nem vitatott válaszok is (a válaszokra a megtámadott határozat 328. sz. lábjegyzete hivatkozik). A Bizottság felmérése során az üzleti utasok által adott válaszok is azt mutatják, hogy a legkedvezőbb ár kritériuma igen fontos. Az utazóközönség által felállított fontossági sorrendben a célállomás repülőterével kapcsolatos kritérium előtt és a legkedvezőbb menetrenddel kapcsolatos kritérium után szerepel, ez utóbbi pedig viszonylagossá vált, figyelembe véve a minimális szolgáltatásokat nyújtó szállítók által gyakran biztosított magas járatgyakoriságot (a megtámadott határozat (316) preambulumbekzdése).

108 Ezenkívül a birminghami (a megtámadott határozat (138) preambulumbekzdése) és a bécsi (a megtámadott határozat (223) preambulumbekzdése) repülőtér által megfogalmazott véleményeket illetően a felperes nem fejt ki, hogy e vélemények mennyiben lennének elferdítve. Másfelől a felperes a tárgyaláson kifejezetten lemondott arról, hogy ezt az érvet kifejtse. E véleményeket – amelyek nem következtenek a helyettesíthetőségre – hűen átveszi a megtámadott határozat, a Bizottságnak pedig végeredményben egyéb olyan adatok is a rendelkezésére álltak, amelyek alátámaszthatják a megtámadott határozatban általa megfogalmazott következtetést. A Bizottság által valamely összefonódási művelet mérlegelése érdekében alkalmazott, a bizonyítékok csoportjára épülő módszer természetesen mind pozitív, mind negatív körülményeket magában foglalhat. A figyelembe vett különböző bizonyítékok elemzésének eredményeként a Bizottság által megfogalmazott következtetést ugyanakkor nem vonhatja kétségbe önmagában az, hogy a felmérésből negatív körülmény következik. E körülményt a Bizottság megfelelően körülírta és figyelembe vette, mégpedig anélkül, hogy azt elferdítette volna, ellentétben azzal, amit a felperes további bizonyítás nélkül állít.

- 109 Ráadásul – ellentétben a felperes állításával – a British Airwaysnek a Bizottság kérdőívére adott válaszából kiderül, hogy a londoni repülőtereket illetően „a vonzásokörzetek közötti átfedések igen jelentősek [voltak], valamint [hogy] mind a hosszú távú, mind pedig a rövid távú forgalomért valamennyi londoni repülőtér versenyezhet[ett] egymással, amit egyébként meg is tesznek”. E válaszból az is kiderül, hogy az egyéb repülőtereket illetően, amelyek felsorolását az említett kérdőív 22. sz. kérdése tartalmazta, e légitársaság „általában véve” úgy véli, „hogy a felsorolt összes repülőtér az utasok valamennyi kategóriáját illetően versenyben áll egymással”. Azon állítás kapcsán, mely szerint a versenytársak válaszaik nem bizonyították, hogy valamennyi elsődleges és másodlagos repülőtér helyettesíthető, a Ryanair ezen útvonalon működő versenytársainak válaszaik – különösen, ami Londont illeti – épp az ellenkezőjét bizonyítják.
- 110 A felperes arra vonatkozó kifogását illetően, hogy a Bizottság az érintett piacok meghatározása érdekében a repülőterek vonzásokörzetének körülhatárolása céljából „megközelítő szabályt” alkalmazott, meg kell állapítani, hogy e megközelítő jellegű a Bizottság elismeri a megtámadott határozatban (a megtámadott határozat (83) preambulumbekkezdése: „Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a 100 km-re vagy 1 óra menetidőre vonatkozó »szabályt« csak elsődleges »reprezentatív változóként« használja a vonzásokörzet meghatározása során. A vonzásokörzet a vizsgált repülőterek egyedi sajátosságai, valamint az egyéb bizonyítékok következtében valójában nagyobb lehet, következésképpen pedig a különböző repülőtérpárok elemzése során részletes, esetről esetre kiterjedő vizsgálat tárgyát képezi”).
- 111 A kifogásközlést illetően a Ryanair által ezzel kapcsolatban megfogalmazott kritikákra adott válaszként a Bizottság a megtámadott határozatban utalt arra, hogy a 100 km-re vagy 1 óra menetidőre vonatkozó kritérium azon alapuló jelzőszám volt, amit a repülőterek ésszerű vonzásokörzetnek tekintettek (a megtámadott határozat (85) preambulumbekkezdése). Így a repülőterekhez intézett kérdőívre adott válaszokból kiderül, hogy e repülőterek legalább 100 km-re vagy 1 óra menetidőre kiterjedő, ha nem nagyobb vonzásokörzetet jelentenek a légitársaságok számára (a megtámadott határozat (82) preambulumbekkezdése). Másfelől, mint azt a Bizottság a felperes által a beadványaiban kifejtett érvekre adott válaszként előadja, e mérlegelést semmiben

nem módosítja az a körülmény, hogy az Írország és az Egyesült Királyság közötti útvonalakon a repülőút időtartama viszonylag rövid. Számos esetben üzemelnek ugyanis a másodlagos repülőteret a városközponttal összekötő külön buszjáratok, amelyeknek menetrendje a légi járatokhoz igazodik. A Bizottság megközelítése összhangban van a UK Civil Aviation Authority válaszával.

112 A fenti adatokra és magyarázatokra tekintettel tehát nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy a repülőterek vonzáskörzetének meghatározása során a 100 km-re vagy 1 óra menetidőre vonatkozó kritériumot alkalmazta.

113 A Bizottsággal szemben megfogalmazott azon kifogást illetően, mely szerint a megítélt határozat (92) preambulumbekkezdésében a Ryanair abban megnyilvánuló kereskedelmi gyakorlatát vette figyelembe, hogy a járatait az elsődleges repülőterekre irányuló járatok helyettesítőiként mutatta be, meg kell állapítani, hogy e gyakorlat csak egyikét képezi a figyelembe vett számos körülménynek. E gyakorlathoz ténylegesen az az érdek fűződik, hogy megkönnyítse a járatok célállomásainak azonosítását azon utazóközönség számára, akiket érdekelhet a Ryanair ajánlata. Ezt az érdeket önmagában nem vonhatja kétségbe a Ryanair által további bizonyítás nélkül megfogalmazott azon állítás, mely szerint az, hogy a bizonyos repülőterekre irányuló járatait milyen megnevezés alatt forgalmazza, nem képezi a piacok meghatározásának kellően biztos és jól megalapozott kiindulópontját. Ez az állítás ugyanis nem lehet elegendő annak tagadásához, hogy e körülménynek bármilyen jelentősége lehet a Bizottság által felhasznált bizonyítékcsoportok körében. Ami a felperes által hivatkozott, Bécsre és Pozsonyra vonatkozó példát illeti, a Bizottság a mérlegelését egyéb körülményekre is alapozta, mint önmagában a Ryanair kereskedelmi gyakorlatára. A Bizottság megvizsgálta a 100 km-re vagy 1 óra menetidőre vonatkozó küszöbértéket, a nemzeti hatóságok és a versenytársak álláspontját, valamint az utazóközönségnél

végzett felmérés eredményeit is (a megtámadott határozat 6.3.4.15. pontja). Ugyanígy, a Bizottság az útvonalról útvonalra végzett elemzése (a megtámadott határozat 6.3.4. pontja) során is a 100 km-re vagy 1 óra menetidőre vonatkozó küszöbértékre, a nemzeti hatóságok és a versenytársak álláspontjára, valamint az utazóközönségnél végzett felmérés eredményeire hivatkozott. A Bizottság által ezzel kapcsolatban végzett mérlegelések minden esetben olyan bizonyítékcsoportok felhasználásán alapulnak, amelyeknek a figyelembe vett különböző elemeit kifejtette és elemezte.

- 114 A bizonyos repülőterek helyettesíthetőségével kapcsolatos megállapítás alátámasztása érdekében a megtámadott határozat (99) preambulumbekkezdésében megfogalmazott, a 2408/92 rendelet szerinti „repülőtérrendszer” fogalmára utaló hivatkozás elleni kifogással kapcsolatban az említett preambulumbekkezdésből következik, hogy a szóban forgó repülőtereknek a 2408/92 rendelet szerinti „repülőtérrendszerhez” tartozása „további bizonyítékként támasztja alá azt a következtetést, mely szerint az e rendeletben feltüntetett repülőterek ugyanahhoz az agglomerációhoz tartoznak, keresleti szempontból pedig egymással helyettesíthetőknek tekinthetők”. A megtámadott határozat elfogadásának időpontjában hatályos 2408/92 rendelet a repülőtérrendszer fogalmát „olyan két vagy több repülőtérből álló repülőtércsoportként” határozza meg, „amely a II. mellékletben jelzettek szerint ugyanazt a várost vagy agglomerációt szolgálja ki”. Ha tehát a II. melléklet két vagy több repülőteret repülőtérrendszerként említ, ezt figyelembe lehet venni annak eldöntése során, hogy meg lehet-e állapítani, hogy e repülőterek ugyanazon célállomást szolgálgják ki, ami arra utaló körülményt képez, hogy az említett repülőterek helyettesíthetők az olyan utasok számára, akik a szóban forgó célállomásra szeretnének eljutni. E mérlegelést nem vonhatja kétségbe az, hogy a Bizottság kezdeményezte az ugyanazon várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek közötti forgalom megosztására vonatkozó szabályok egyértelművé tételét és egyszerűsítését, mivel az erre irányuló javaslatát az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa időközben elfogadta. A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (átdolgozott változat) (HL L 293., 3. o.) ugyanis – amely a megtámadott határozat elfogadása óta hatályon kívül helyezte a 2408/92 rendeletet – mindig az ugyanazon várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek közötti forgalom megosztásának elvére történik utalás, még ha a „repülőtérrendszer” kifejezésre e rendelet már nem is hivatkozik.

- 115 A közigazgatási eljárás során elvégzett árkorreláció-elemzésre vonatkozó kifogásokat illetően meg kell állapítani, hogy a Bizottság elismeri, hogy az árak közötti korreláció nem bizonyítja, hogy két repülőtér ugyanahhoz a piachoz tartozik. A Bizottság ugyanakkor helyesen állítja, hogy az egyéb körülményekhez kapcsolódó ilyen körülmény az elemzés szempontjából releváns tényezőt képez. A megtámadott határozatból kiderül, hogy a Bizottság által végzett elemzés „tapasztalatokra épülő elemzésnek” minősül (a megtámadott határozat (121) preambulumbekzdése). A (121) preambulumbekzdéshez fűzött lábjegyzet az alábbiakat is megállapítja:

„Az elemzett valamennyi várospár vonatkozásában fontos megjegyezni, hogy a Bizottság az árkorreláció tárgyában az álláspontját megerősítő további körülményeként vette figyelembe a gazdasági jellegű bizonyítékokat. [...] Tény, hogy az ármozgásokat egyéb olyan tényezők is befolyásolhatják, amelyek csekély árkorrelációt eredményezhetnek.”

- 116 A megtámadott határozatban az árkorreláció „tapasztalatokra épülő elemzésének” eredményei alapján levezetett mérlegeléseket ebben az összefüggésben kell figyelembe venni. Nem kifogásolható tehát a Bizottsággal szemben, hogy azokat az okokat, amelyek alapján az árkorreláció-elemzés korlátozott eredményre vezethetett, azt hangsúlyozva fejtette ki, hogy ezek az eredmények, még ha korlátozottak is, bizonyos feltételek mellett figyelembe vehetők voltak.

- 117 E feltételek mellett a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság mennyiben lépte túl a gazdasági helyzetek mérlegelésére vonatkozó jogkörét (lásd a fenti 31. és 32. pontot). A felperes által ezzel kapcsolatban megfogalmazott kifogások általános jellegűek, és nem veszik figyelembe az árkorreláció-analízis eredményeinek a Bizottság általi felhasználását.

118 Az utasoknál végzett felmérés eredményeire vonatkozó kifogásokat illetően meg kell állapítani, hogy ez a kérdés a felperes által levezetett másik okfejtésnek is tárgyát képezi, a vizsgálatára pedig ennek keretében kerül sor (lásd az alábbi 202. és azt követő pontokat). Mindazonáltal a megtámadott határozat (94) preambulumbekzdéséből kiderül, hogy a Bizottság teljes mértékben tudatában volt a dublini repülőtér utazóközönségénél végzett felmérés korlátainak, mivel e felmérés lényegében a Ryanair azon állításának ellenőrzése céljából folytatták le, mely szerint az utazóközönség szempontjából a Ryanair és az Aer Lingus nem voltak versenyben egymással. Az útvonalak csoportja magában foglalta az összes londoni repülőtér, valamint korlátozott számban olyan útvonalakat, amelyeken az összefonódásban részes felek az ugyanazon városhoz közeli különböző repülőterekre irányuló járatokat kínáltak. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy mivel az utasok a valamely más repülőtérre irányuló járatot biztosító légitársaságot alternatív megoldásnak tekintik, ebből levezethető volt, hogy a légiutas-szállításra irányuló szóban forgó szolgáltatások versenyképesszert gyakorolhattak egymásra. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy „e bizonyítékok közvetettek [voltak], mivel a kérdőívet kitöltő személyeket nem kérték meg annak kifejezett megjelölésére [...], hogy kilátásba helyezik-e valamely más repülőtérre irányuló járat igénybevételét”. A megtámadott határozat (122) preambulumbekzdése is „közvetett bizonyítékként” hivatkozik e felmérésre. A Bizottság a megtámadott határozat 91. sz. lábjegyzetében azt is megállapította, hogy az utazóközönség körében végzett felmérés csak egy alcsoportját érintette azoknak az útvonalaknak, amelyeken az összefonódásban részes felek különböző repülőterekre indítanak járatokat, következésképpen pedig e felmérésnek csak ezen útvonalak tekintetében volt „tájékoztatásértéke”. Az utazóközönség körében végzett felmérés eredményei alapján a megtámadott határozatban levezetett mérlegeléseket ebben az összefüggésben kell figyelembe venni. A Bizottsággal szemben tehát nem kifogásolható, hogy azokat az okokat, amelyek alapján az utazóközönség körében végzett felmérésnek bizonyos korlátai voltak, azt hangsúlyozva fejtette ki, hogy ezek az eredmények ugyanakkor nyújtottak némi tájékoztatást az érintett útvonalakról.

119 E feltételek mellett a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság mennyiben lépte túl a gazdasági helyzetek mérlegelésére vonatkozó jogkörét. A felperes által ezzel kapcsolatban megfogalmazott kifogások általános jellegűek, és ezen okfejtés keretében nem

teszik lehetővé annak megértését, hogy a kérdések megfogalmazása és az alkalmazott mintavételi módszerek mennyiben voltak „súlyosan tévesek”.

### 3. *A dublini állomáshely létezéséből eredő versenyelőnyről*

#### a) A felek érvei

<sup>120</sup> A felperes vitatja, hogy azon tény alapján, hogy ő és az Aer Lingus a dublini repülőtéren rendelkeznek állomáshellyel, megállapítható, hogy egymás nagyon közeli versenytársai. Az utasok számára teljesen érdektelen, hogy a repülőgépnek hol van az állomáshelye, és a légitársaságok számára is viszonylag csekély jelentősége van. Az adott útvonal másik végpontján állomáshellyel rendelkező légitársaság is a Ryanair elképzelhető versenytársa lehet. Így a bmi, amelynek a Heathrow repülőtéren van az állomáshelye, és olyan repülőgépe van, amely éjszaka a dublini repülőtéren állomásozik, a Dublin–London (Heathrow) útvonalon az Aer Lingusnak közelebbi versenytársa, mint a Ryanair, hiszen a Ryanair nem érinti a Heathrow repülőteret.

<sup>121</sup> A Bizottság azt állítva vitatja ezt az érvelést, hogy a légitársaságok rendes körülmények között csak akkor kezdik meg valamely útvonal üzemeltetését, ha ez az útvonal állomáshelyet érint.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 122 A Bizottság a megtámadott határozat (380)–(399) preambulumbekkezdésében kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján az a tény, hogy a két társaság a dublini repülőtéren jelentős állomáshellyel rendelkezik, megerősíti azt a mérlegelést, mely szerint ők egymás „legközelebbi versenytársai”. A megtámadott határozat szerint az ilyen állomáshely (amelyet „bázisrepülőtérnek” is neveznek) nagyságrendekben mérhető megtakarítások elérését teszi lehetővé, és a kereslet ingadozásaihoz nagyobb alkalmazkodási rugalmasságot biztosít, ezek az előnyök pedig az állomáshely méretével arányosak. A Bizottság megállapította, hogy a legtöbb légitársaság használ állomáshelyet (a megtámadott határozat (393) és (394) preambulumbekkezdése), és elutasította a Ryanair által a közigazgatási eljárás során előterjesztett azon észrevételeket, melyek szerint egyrészt azokat a versenytársakat, amelyek éjszaka a dublini repülőtéren állomásoztatják a repülőgépeiket, a Ryanair ugyanolyan közeli versenytársainak kell tekinteni, mint az Aer Lingust, másrészt pedig kevésbé számít, hogy az állomáshely Írországban vagy az útvonal másik végpontján található (a megtámadott határozat 7.3.4. pontja).
- 123 Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a Ryanair által a jelen kereset keretében előadott érvek csupán megismétlik a közigazgatási eljárás során általa megfogalmazott észrevételeket, anélkül hogy kétségbe vonnák a Bizottság által a megtámadott határozatban ezen észrevételek elutasítása érdekében kifejtett, indokolással ellátott mérlegelések megalapozottságát.
- 124 A megtámadott határozatban kifejtett elemzésből ugyanis kiderül, hogy ritka az olyan légitársaság, amely gazdasági előnyt biztosító bázisrepülőtér igénybevétele nélkül működtet útvonalakat. Azt a tényt tehát, hogy mind a Ryanair, mind az Aer Lingus jelentős állomáshellyel rendelkezik a dublini repülőtéren, figyelembe kellett venni, amennyiben ez többek között lehetővé teszi e társaságok számára, hogy hasonló előnyökben részesüljenek (a megtámadott határozat 7.3.4.1. és 7.3.4.2. pontja). A megtámadott határozatban megjelölt okokból e helyzet nem hasonlítható azon



versenytársak helyzetéhez, amelyek éjszaka a dublini repülőtéren állomásoztatják a repülőgépeiket, figyelembe véve különösen az ilyen állomáshely által biztosított, nagyságrendekben mérhető előnyökben megnyilvánuló jelentős különbségeket (a megtámadott határozat 7.3.4.3. pontja), a dublini repülőtér sajátosságainál fogva pedig az olyan versenytársak helyzetéhez sem, amelyek a célállomás repülőterén rendelkeznek állomáshellyel (a megtámadott határozat 7.3.4.4. pontja).

125 Ez utóbbi kérdés kapcsán a felperes érvelése nem bizonyulhat elegendőnek a megtámadott határozat (404)–(407) pontjában levezetett azon elemzés megkérdőjelezéséhez, amelynek eredményeképpen a Bizottság megállapította, hogy a dublini repülőtéren lévő állomáshely által biztosított nagyobb rugalmasság sajátos előnyt jelent az összefonódásban részes feleknek. Az ennek kapcsán figyelembe vett körülmények a következők:

- azon a tizenkét útvonalon, amelyeken az összefonódásban részes felek által nyújtott szolgáltatások között átfedés van, monopólium azonban nem keletkezik, a fennmaradó versenytársak nem feltétlenül állomáshelyről üzemeltetik a járatukat (a megtámadott határozat (405) preambulumbekzdése), ennek alapján pedig megállapítható, hogy e versenytársak kisebb versenykényszert gyakorolnak a Ryanairre, mint az Aer Lingus;
  
- a dublini repülőtéren bizonyos megtakarítások az egyéb repülőterekhez képest jelentősebbek, mégpedig a forgalom eredetének számos olyan útvonalon tapasztalható aszimmetriája miatt, ahol a szolgáltatások között átfedés van (a 35 útvonalból legalább 15 esetében az utasok többsége Írországból jön) (a megtámadott határozat (406) preambulumbekzdése), ennek alapján pedig megmagyarázható,

hogy a dublini repülőtéren lévő állomáshely mennyiben biztosít jelentősebb előnyt, mint az útvonal másik végpontján lévő állomáshely;

- a célállomás repülőtéren állomáshellyel rendelkező légitársaságok rendes körülmények között csak egyetlen, Dublinba irányuló útvonalat működtetnek, ez pedig mérsékli a Dublinból induló vagy oda érkező útvonalak vonatkozásában tett kötelezettségvállalások szintjét (a megtámadott határozat (407) preambulumbekézése). Márpedig a lehető legnagyobb jövedelmezőség eléréséhez, valamint ahhoz, hogy naponta a lehető legnagyobb számú fordulót lehessen végezni, a repülőgépnek, a karbantartásnak és a személyzetnek a legtöbb utas indulási helyéül szolgáló dublini repülőtéren kell lennie, semmint az útvonal másik végpontján;
  
- a célállomás repülőtéren állomáshellyel rendelkező társaságok csekély piaci részesedés mellett közepes üzleti eredményeket értek el. Azon 35 útvonal közül, ahol a szolgáltatások között átfedés van, a versenytárs társaság legalább 9 útvonal esetében megszüntette az útvonalat, miután képtelen volt az Aer Lingusszal és a Ryanairrel versenyezni (a megtámadott határozat (408) preambulumbekézése). A múltbeli események vizsgálata alapján fel lehet mérni, hogy mi várható a jövőben.

<sup>126</sup> A fent hivatkozott következtetés, valamint az annak alátámasztása érdekében előadott körülmények a megtámadott határozat ennek kapcsán megfogalmazott kritikája keretében a felperes által előterjesztett egyetlen érv alapján sem vonhatók kétségbe. Nem nyert bizonyítást, hogy a Bizottság tévedett volna, amikor a dublini állomáshely által az összefonódásban részes felek részére biztosított versenyelőnyt mérlegelte.

127 Következésképpen a Bizottság a megtámadott határozatban a jogilag megkövetelt módon kifejtette, hogy a dublini repülőtéren kialakított jelentős állomáshely léte mennyiben jelentett számottevő előnyt a Dublinba érkező és onnan induló útvonalak, valamint az ezen útvonalakkal érintett, többségükben írországi utasokat illetően.

#### 4. A „nem technikai jellegű bizonyítékokról”

##### a) A felek érvei

128 A felperes elismeri, hogy az utasok behatárolt kategóriája vonatkozásában versenyben van az Aer Lingusszal, mint ahogy versenyben van a teljes körű szolgáltatást nyújtó olyan légitársaságokkal is, mint az Air France, a Lufthansa és a British Airways. A Bizottság által az ellenkérelemben előterjesztett „nem technikai jellegű bizonyítékok” tehát csak e versenynek a leképeződései. Így az eredménykezelő rendszerek kiépítése, valamint a jegyárak felügyelete megfelel az ágazatban alkalmazott szokásos gyakorlatnak, vagyis ez nem támasztja alá, hogy a Ryanair és az Aer Lingus „jelentős kölcsönös versenykényszert” gyakorolnak egymásra. A felügyelet valamennyi jegyárra kiterjed, nem csupán az Aer Lingus áráira. Ez lehetővé teszi a Ryanair számára, hogy reagáljon „azokra a ritka esetekre, amikor az Aer Lingus vagy az egyéb légitársaságok kedvezőbb promóciós jegyárakat kínálnak”. Ezenkívül, ha az eredménykezelő rendszerek hasonlóságából annak kellene következnie, hogy erőteljes verseny áll fenn a Ryanair és az Aer Lingus között, ezt a Bizottság ökonometriai eredményei is megerősítenék, ez a helyzet viszont nem áll fenn. Másfelől jóllehet a felperes nem vitatja, hogy a jegyárait valamely sajátos promócióra reagálva alkalmanként kiigazította, illetve alkalmanként összehasonlító reklámkampányt indított, azt állítja, hogy a promóciós tevékenységei mind az Aer Lingust, mind pedig a többi nemzeti légitársaságot érintik.

E példák azonban nem sorolhatók azon valószínű, megbízható és koherens bizonyítékok körébe, amelyeket a Bizottságnak szolgáltatnia kell. Ha az Aer Lingus bármilyen versenykénszert gyakorol a Ryanairre, a bizonyítékoknak alá kell támasztaniuk, hogy a Ryanair rendszeresen alacsonyabb jegyárakat alkalmaz, amikor az Aer Lingus valamely útvonalon repül. Márpedig e feltételezésnek ellentmondanak a Ryanair által előterjesztett ökonometriai bizonyítékok. Végül a Bizottság nem alapíthatja álláspontját a Ryanair belső dokumentumaira, amelyek csupán „anekdotaszerűek”. A felperes szerint a Bizottság által hivatkozott szemelvények nem bizonyítják, hogy a Ryanair és az Aer Lingus „jelentős kölcsönös versenykénszert” gyakorolnak egymásra. Az említett szemelvényekben hivatkozott elemzések nem kizárólag az Aer Lingust érintik, hanem az adott útvonal általános helyzetét. A Bizottság tehát nem hagyatkozhatott e dokumentumokra annak állítása során, hogy a két légitársaság szoros versenyhelyzetet tart fenn, valamint annak megállapítása érdekében, hogy az e dokumentumokban idézett nemzeti légitársaságok nem versenyeznek a Ryanairrel.

<sup>129</sup> A Bizottság azt állítja, hogy az a tény, hogy a Ryanair és az Aer Lingus bizonyul az egyedüli jelen lévő vállalkozásoknak azon a 22 útvonalon, amelyeken a szolgáltatásaik között átfedés van, 13 további útvonalon pedig együttesen nagyon jelentős piaci részesedésekkel rendelkeznek, azzal a logikus következménnyel jár, hogy e két vállalkozás jelentős versenykénszert gyakorol egymásra. A Bizottság szerint ezt bizonyítja, hogy a Ryanair és az Aer Lingus hasonló eredménykezelő rendszereket használ, továbbá hogy rendszeresen figyelemmel kísérik a fő versenytársaik verseny során tanúsított magatartását, és ennek megfelelően kiigazítják a jegyáraikat, valamint az, hogy rendszeresen olyan reklámokat tesznek közzé, amelyekben összehasonlítják a szolgáltatásaikat és az áraikat. Ezenkívül a Ryanair belső dokumentumai olyan nyilvánvaló bizonyítékokat tartalmaznak, amelyek az Aer Lingusszal folytatott verseny fennállását támasztják alá. Ezáltal megalapozatlannak bizonyul a Ryanair azon állítása, mely szerint az alacsony költségeken alapuló modelljének köszönhetően a versenytársai nem gyakorolnak érzékelhető befolyást a verseny során tanúsított magatartására.

## b) A Törvényszék álláspontja

<sup>130</sup> Azon következtetés alátámasztása érdekében, mely szerint a Ryanair és az Aer Lingus versenyben van egyes olyan útvonalakon, amelyeken a szolgáltatásaik között átfedés van (a megtámadott határozat 7.4. pontja), a Bizottság emlékeztet több olyan bizonyíték létezésére, amelyeket a megtámadott határozat ismertet, és amelyeket a felperes a keresetlevélben nem kifogásolt. E bizonyítékok a következőkre vonatkoznak:

- „számos más légitársasággal azonos módon” hasonló eredménykezelő rendszerek használata: minden egyes járat vonatkozásában a foglalások állásának követésére szolgáló rendszer, valamint a bevételek kezelésére szolgáló rendszer (a megtámadott határozat (438)–(443) preambulumbekzdése);
- ugyanazon ár-összehasonlító szoftver (QL2) használata, amely lehetővé teszi számukra a versenytársak verseny során tanúsított magatartásának figyelemmel kísérését és a kínálatnak a fejleményekhez történő igazítását (a megtámadott határozat (444) és (445) preambulumbekzdése);
- a Ryanair és az Aer Lingus promócióinak és reklámkampányainak e társaságok általi kölcsönös figyelemmel kísérése, valamint az egymás promócióira történő kölcsönös reagálás (a megtámadott határozat (448) és (449) preambulumbekzdése);
- a Ryanair igazgatótanácsi ülései keretében a piaci részesedések és a versenyviszonyok alakulása kapcsán az Aer Lingusra tett utalások (a megtámadott határozat (446) preambulumbekzdéséhez fűzött 471. sz. lábjegyzet, valamint a megtámadott határozat (448) preambulumbekzdéséhez fűzött 474. sz. lábjegyzet).

- 131 E bizonyítékok alapján a Bizottság a következő megállapításokat tette: az Aer Lingus és a Ryanair jegyárait közvetlenül befolyásolják a fő versenytársuk jegyárai, amennyiben mind az Aer Lingus, mind pedig a Ryanair az adott útvonalra vonatkozó jegyárai meghatározása során figyelembe veszi a másik fél jegyárait (a megtámadott határozat 7.4.1. és 7.4.1.2. pontja), továbbá az összefonódásban részes mindkét fél reagál a másik fél promócióira és reklámkampányaira (a megtámadott határozat 7.4.2. pontja).
- 132 A felperes nem vitatja a Bizottság által a megtámadott határozatban hivatkozott „nem technikai jellegű bizonyítékok” valóságát. Ugyanakkor lényegében azt állítja, hogy e bizonyítékok nem elég meggyőzőek ahhoz, hogy figyelembe vehetők legyenek, következtetéseket levonni pedig minden esetben csak a közigazgatási eljárás során elvégzett különböző ökonometriai elemzésekből eredő „technikai jellegű bizonyítékokból” lehet. A felperes azt is előadja, hogy mindamellett a „nem technikai jellegű bizonyítékok” nem támaszthatják alá az összefonódásban részes felek közötti „jelentős kölcsönös versenyképesség” fennállását.
- 133 Ezzel összefüggésben mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a Bizottság hagyatkozhatott a hasonló eredménykezelő rendszerek létezésére, a versenytársak verseny során tanúsított magatartásának felügyeletére, az összefonódásban részes egyik félnek a másik fél promócióira történő reagálásaira, vagy az Aer Lingus verseny során tanúsított magatartásának nyomon követésére, amelyet a Ryanair belső dokumentumai tanúsítanak. E körülményeket a Bizottság teljes mértékben figyelembe vehette azon bizonyítékcsoportok keretében, amelyeket a versenyhelyzet értékeléséhez használt.
- 134 Nincs jelentősége annak a ténynek, hogy e „nem technikai jellegű bizonyítékok” közül néhány mind a Ryanair és az Aer Lingus között fennálló versenyhelyzetet, mind pedig a Ryanair és az összes többi légitársaság közötti versenyhelyzetet érinti, mivel a

Bizottság az elemzés e szakaszában az összefonódásban részes felek, vagyis a Ryanair és az Aer Lingus között azon útvonalakon fennálló versenyhelyzetet vizsgálta, amelyeken mindkettő jelen vannak.

- 135 Ezenkívül a Bizottság a „jelentős kölcsönös versenyképesség” fennállásának alátámasztása érdekében hivatkozott a fenti bizonyítékokra, hanem annak alátámasztása érdekében, hogy az összefonódásban részes felek ténylegesen versenyben állnak egymással (a megtámadott határozat 7.4. pontjának címe; lásd a fenti 131. pontot is). Nem szükséges tehát ellenőrizni, hogy e bizonyítékok kifogásolhatók-e azon az alapon, hogy nem teszik lehetővé olyan következtetés alátámasztását, amelyet a megtámadott határozat nem is vont le.
- 136 Másfelől nem fogadható el a felperes azon állítása, mely szerint a „nem technikai jellegű bizonyítékokat” nem lehet figyelembe venni, ha azokat „technikai jellegű bizonyítékok” nem támasztják alá. Ilyen hierarchiát ugyanis nem lehet felállítani. A Bizottságnak összességükben kell mérlegelnie a versenyhelyzet értékeléséhez felhasznált bizonyítékcsoportok eredményét. Ezzel kapcsolatban előfordulhat, hogy egyes bizonyítékoknak nagyobb jelentőséget tulajdonít, míg másokat mellőz. E vizsgálat, valamint a hozzá kapcsolódó indokolás képezi a tárgyat az összefonódások kérdésében hozott bizottsági határozatok jogszerűsége felett a Törvényszék által gyakorolt felülvizsgálatnak. Ebben az összefüggésben kell tehát megvizsgálni a felperes azon következtetésekkel kapcsolatos érveit, amelyeket a Bizottságnak a közigazgatási eljárás során lefolytatott különböző ökonometriai elemzések eredményeként le kellett volna vonnia, valamint azt, hogy e következtetéseknek milyen hatással kellett volna járniuk a versenyhelyzet értékelésére (lásd az alábbi 181. pontot).
- 137 Következésképpen – figyelembe véve különösen azt a tényt, hogy a felperes észrevételei továbbra is általános jellegűek, amennyiben a felperes annak kijelentésére szorítkozik, hogy a Bizottság álláspontjának alapját képező bizonyítékok éppen úgy érvényesek az Aer Lingusra, mint minden más versenytársra, anélkül hogy figyelembe venné

a Bizottság azon megállapításait, melyek szerint a művelet versenyre gyakorolt hatásainak mérlegelése keretében vizsgált útvonalak tekintetében az Aer Lingus a Ryanair legközelebbi versenytársa – meg kell állapítani, hogy a felperesnek nem sikerült kétségbe vonni a Bizottság által a megtámadott határozatban tett megállapításokat.

- <sup>138</sup> E bizonyítékok, nevezetesen pedig az ügyiratban szereplő, az Aer Lingusra vonatkozóan a Ryanair igazgatótanácsi ülésein folytatott tárgyalásokról szóló szemelvények különösen fontosak, amennyiben megerősítik a piaci részesedéseknek és a koncentráció szintjének elemzésére irányuló szakaszban tett megállapításokat, illetve amennyiben az ökonometria adatok elemzésének előzményeként szolgálnak. E bizonyítékokat a Bizottság a művelet versenyre gyakorolt hatásainak vizsgálatához használt bizonyítékcsoport keretében figyelembe vette.

## 5. A Bizottság által lefolytatott ökonometria elemzésről

### a) A felek érvei

- <sup>139</sup> A felperes hangsúlyozza, hogy az ökonometria elemzés lehetővé teszi a verseny mérlegelése során az árak szintjével, az üzemeltetési költségekkel, a szolgáltatások színvonalával és az állomáshely meghatározásával kapcsolatos különbségek jelentőségére vonatkozó „spekulatív viták elkerülését”. A Bizottság által az úgynevezett „fix hatások” (vagy „panelszerű adatokra épülő”) módszer szerint lefolytatott ökonometria elemzésben a felperes szerint számos hiba van. A Bizottságnak nem sikerült bizonyítékokat szolgáltatnia azzal kapcsolatban, hogy az Aer Lingus hogyan befolyásolja a



Ryanair árait. Ez megfelel a Ryanair azon állításának, mely szerint az ő árpolitikáját az „alacsony árakra épülő modellje” újabb piacokra és újabb útvonalakra történő „kiterjesztésének szándéka” vezérli, a versenytársainak tevékenysége pedig „gyakorlatilag nem befolyásolja” azt. A Bizottság a Ryanair „járatsűrűségére”, illetve „jelenlétére” vonatkozó két elkülönült modell között „rendszeres összefüggést” vélt felfedezni. Egyrészt azt állította, hogy ha a Ryanair járatsűrűsége 1%-kal emelkedik, az Aer Lingus árai 0,025%-kal (vagyis rendkívül elhanyagolható mértékben) csökkennek, másrészt pedig, hogy ha a Ryanair jelen van valamely útvonalon, ez az Aer Lingus valamelyest (vagyis 5–8%-kal) alacsonyabb árak alkalmazására készíti ahhoz képest, amelyeket egyébként alkalmazna. Ezen adatok ellenére – amelyek csak mérsékelt versenyre utalnak – a Bizottság túlértékelte az e két társaság által egymásra gyakorolt tényleges versenyhatást.

<sup>140</sup> Először is, a „járatsűrűség” árakra gyakorolt állítólagos hatásait illetően a Bizottság által levezetett okfejtés „nagyon téves”. Még ha a Bizottság által megállapított hatás statisztikailag jelentős is lehet, a gazdasági értelemben kifejezett tényleges jelentőség elhanyagolható. A Bizottság – elmulasztva a megtámadott határozatban megemlíteni a kezdetben elkövetett egyik saját hibáját – azt állítja, hogy ha a Ryanairnek a tevékenységek átfedésével érintett valamennyi útvonalról teljes mértékben ki kellene vonulnia, és az ezen útvonalakon elért valamennyi nyereségéről le kellene mondania, az 10–12%-kal emelné az Aer Lingus jegyárait. E következtetés „igen valószínűtlen”, mivel a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy a tevékenységek átfedésével érintett útvonalakon nem fogja csökkenteni a járatsűrűségét, továbbá e következtetés „rendkívül téves értelmezésen” alapul, mivel az alkalmazott modellek nem alkalmasak az ilyen nagyságrendű változások hatásainak mérésére. Ráadásul a járatsűrűség visszavetítése azt mutatja, hogy a Ryanair járatsűrűségében bekövetkezett mégoly jelentős változások is csak csekély hatással voltak az Aer Lingus által alkalmazott árakra.

<sup>141</sup> Másodszor, a „jelenlét” visszavetítése kapcsán a Bizottság által lefolytatott ökonometriai elemzés azt mutatja, hogy az Aer Lingus által azon útvonalakon alkalmazott árak, amelyeken a Ryanair is jelen van, 5–8%-kal alacsonyabbak az olyan

útvonalakon alkalmazott áraknál, amelyeken a Ryanair nincs jelen. A Ryanair az egyes érintett útvonalak utaskapacitásának általában a felét képviseli. Következésképpen, ha a Ryanair megszüntetné a kapacitás akár nagyon jelentős hányadát, ez csak csekély mértékben lenne érezhető az Aer Lingus árain. Az ennyire erőteljes jelenlétből eredő ilyen csekély hatás nem bizonyítja, hogy a Ryanair jelentős versenyképesszert gyakorolna az Aer Lingusra.

- <sup>142</sup> Harmadszor, a Bizottság által alkalmazott modellek elméleti síkon olyan eredményre vezetnek, amely közvetlenül ellentmond a közgazdasági elveknek. Így téves az a megállapítás, mely szerint a kapacitás növekedése az egyéb tényezők változatlansága mellett az árak emelkedését eredményezi. A jól ismert közgazdasági elv szerint az eladások növekedése – éppen ellenkezőleg – az árak csökkenésével jár.
- <sup>143</sup> Negyedszer, a Bizottság által tett megállapítások a felperes szerint nem állják ki azt a próbát, ha enyhén megváltoztatjuk a szezonális hatások figyelembevételének a felhasznált modellben alkalmazott módját. Az adott útvonalon alkalmazott árak ugyanis hónapok szerint változhatnak, figyelembe véve azokat a feltételezéseket, amelyek nem érintik a verseny árak szempontjából fennálló jelentőségét. Az árak magyarázatra irányuló, tapasztalatokra épülő modellnek figyelembe kellene vennie a szezonális hatásokat, még ha ennek nincs is valamely „helyes” módja. Márpedig a jelen esetben a Bizottság feltételezte ugyan, hogy minden év minden hónapja különböző, viszont abból indult ki, hogy adott hónap során valamennyi útvonal egyformán érintett. Így például decembert illetően a Bizottság azt feltételezte, hogy a téli sportokkal kapcsolatos helyekre irányuló útvonalakon hasonló keresletnövekedés következik be, mint a nyári célállomásokra irányuló útvonalakon, ami nyilvánvalóan téves. Így az RBB Economics 2007. szeptemberi, a megtámadott határozattal szemben közgazdasági jellegű kritikát megfogalmazó és a keresetlevélhez mellékelt jelentése utal rá, hogy ha a szezonális hatás modellezésére ésszerű, de eltérő módon került volna sor, már nem lenne érvényes a Bizottság azon következtetése, mely szerint a Ryanair rendszeres befolyást gyakorol az Aer Lingus jegyáraira. A felperes szerint a szezonális hatásokat helytelenül modellezték.

- 144 Ötödször, a felperes azt állítja, hogy a Bizottság összefüggéstelen kritériumokat alkalmazott a tényállási elemek elfogadása vagy elutasítása során. A felperes ezzel kapcsolatban az RBB Economics 2007 szeptemberében kifejtett közgazdasági kritikáira utal. A Bizottság által lefolytatott ökonometriai elemzésből nem derül ki egyértelműen, hogy mind a Ryanair, mind pedig az Aer Lingus reagál a másik által kínált promóciókra. Ezért a felperes szerint megállapítható, hogy a promóciókra irányuló e reakciók vagy túl ritkák, vagy túl korlátozottak ahhoz, hogy azokat úgy lehessen tekinteni, mint amelyek alátámasztják az összefonódásban részes felek közötti jelentős versenyt.
- 145 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

b) A Törvényszék álláspontja

- 146 A felperes vitatja a Bizottság által az úgynevezett „fix hatások” módszer szerint lefolytatott regressziós árelemzést. A felperes szerint ezen elemzésből nem következik semmilyen tényező, amely lehetővé tenné az Aer Lingus által a felperes áaira gyakorolt hatás értékelését, ez pedig megerősíti a felperes azon állítását, mely szerint a versenytársai tevékenysége nem befolyásolja őt. Ebből következően a Bizottság túlértékelte a légitársaságok által egymásra gyakorolt tényleges versenyhatást.
- 147 A felperes – szintén e kérdéssel kapcsolatban – azokat az érveket ismétli meg, amelyeket a közigazgatási eljárás során már előadott, és amelyeket a megtámadott határozat megvizsgált és elutasított. Ezzel kapcsolatban a megtámadott határozatra kell hivatkozni annak megértése érdekében, hogy a regressziós árelemzés milyen szerepet játszik az alapos vizsgálat szakaszában. E szerep a Bizottságot a gazdasági kérdésekben

megillető mérlegelési mozgástérrel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat alapján történő értékelésre irányul (lásd a fenti 29. és 30. pontot).

- 148 A Bizottság a megtámadott határozat (450)–(488) preambulumbekzdésében kifejtette annak a regressziós árelemzésnek az eredményeit, amelyet a Ryanair által javasolt keresztregressziós technika felhasználásával folytatott le (a megtámadott határozat 7.4.3.1. pontja), valamint azokat az eredményeket, amelyekhez az általa előnyben részesített, fix hatásokon alapuló regressziós technika felhasználásával jutott (a megtámadott határozat 7.4.3.3. pontja). Ezen eredmények alapján arra a következtetésre jutott, hogy az általa lefolytatott elemzés a Ryanair és az Aer Lingus közötti jelentős versenykölcönhatás fennállását erősítette meg (a megtámadott határozat 7.4.3. címe).
- 149 A Bizottság a megtámadott határozat (450) preambulumbekzdésében annak hangsúlyozásával kezdte, hogy „úgy [ítélte] meg, hogy az előző [pontokban] ismertetett körülmények elegendő bizonyítékul szolgál[tak] a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyre”. A regressziós árelemzést a Bizottság azért folytatta le, hogy lehetővé váljék számára a Ryanair és az Aer Lingus által előterjesztett ökonometriai észrevételek ellenőrzése és mérlegelése, valamint annak értékelése, hogy az összefonódásban részes egyes felek milyen valószínű hatással lehetnek a másik fél jegyáraira.
- 150 A megtámadott határozat (452) preambulumbekzdése szerint e regressziós árelemzés célja a következők ellenőrzése volt:
- az összefonódásban részes felek valamelyikének adott útvonalon való jelenléte statisztikai és gazdasági szempontból a másik fél jegyárainak jelentős csökkenésével járt-e;

- az összefonódásban részes felek erősebb versenyképesszert gyakoroltak-e egymásra, mint az összes többi létező versenytársra;
  
- a Dublinból induló valamely útvonal célállomásának repülőterén erőteljesen jelen lévő tényleges vagy potenciális versenytárs létezésének jelentős hatása volt-e az összefonódásban részes felek jegyáaira;
  
- az összefonódásban részes valamely fél (járatsűrűségben megnyilvánuló) erőteljesebb jelenléte kifejezett hatással volt-e a másik fél jegyáaira.

<sup>151</sup> Mint a megtámadott határozatból kiderül, a keresztregressziós technika annak vizsgálatából áll, hogy bizonyos számú érintett útvonalon adott időpontban milyen árkülönbségek vannak (a megtámadott határozat (453) preambulumbeközdése). E technika keretében az olyan útvonalakon alkalmazott árakat, amelyekön verseny áll fenn, össze kell hasonlítani az olyan útvonalakon alkalmazott árakkal, ahol nincs verseny. A fix hatásokon alapuló regressziós elemzés az érintett útvonalakon adott időszakban, mégpedig a 2002 januárjáról 2006 decemberéig terjedő időszakban fennálló árkülönbségek vizsgálatából áll (a megtámadott határozat (482) preambulumbeközdése). E technika keretében az adott útvonalon olyan időszakokban alkalmazott árakat, amikor nincs verseny, össze kell hasonlítani az olyan időszakokban alkalmazott árakkal, amikor verseny érvényesül.

<sup>152</sup> A Bizottság a fix hatásokon alapuló regressziós elemzést illetően megállapította, hogy az adott útvonalra jellemző fix hatásokkal járó mintán alapuló regresszió enyhíthette a változó körölmények figyelmen kívül hagyásából eredő azon torzítást, amely a keresztregressziók velejárója. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy e módszer bizonyult „a legmegfelelőbbnek a Ryanair által az Aer Lingusra gyakorolt versenyképesszert értékeléséhez” (a megtámadott határozat (477) preambulumbeközdése).

- 153 A felek által a keresztregressziós elemzésre vonatkozóan előterjesztett érvek felidézése és mérlegelésére később kerül sor (lásd az alábbi 183. és azt követő pontokat), a jelen megfontolásoknak csak a fix hatásokon alapuló regressziós elemzés mérlegelése képezi a tárgyát.
- 154 A felperes a Bizottság által végzett, fix hatásokon alapuló regressziós elemzés kritikájaként számos érvet előterjeszt, amelyeket a megtámadott határozatban követett azon logikai sorrendben kell megvizsgálni, amelynek keretében a Bizottság mindegyik előtt a jelenléttel kapcsolatos kritériumot elemezte (lásd a megtámadott határozat (482) preambulumbekzdését), mielőtt a járatsűrűséggel kapcsolatos kritériumot megvizsgálta volna (lásd a megtámadott határozat (485) preambulumbekzdését).
- 155 A „jelenlét” árakra gyakorolt hatását illetően a felperes azt állítja, hogy a Bizottság által lefolytatott elemzés kimutatta, hogy az Aer Lingus által azokon az útvonalakon alkalmazott árak, amelyeken a felperes jelen van, 5–8%-kal alacsonyabbak voltak az Aer Lingus olyan útvonalakon alkalmazott árainál, amelyeken a felperes nincs jelen. Márpedig, minthogy a Ryanair az egyes érintett útvonalakon fennálló kapacitásnak általában a felét képviseli, még ha a kapacitás igen jelentős hányadát meg is szüntetné, az Aer Lingus árain ez csak csekély mértékben lenne érezhető. Az ennyire erőteljes jelenlétből eredő ilyen csekély hatás nem bizonyítja, hogy a Ryanair jelentős versenykényszert gyakorolna az Aer Lingusra. Ezenkívül a Bizottságnak a felperes szerint nem sikerült bizonyítania, hogy az Aer Lingus hatással van a Ryanair áaira (lásd a fenti 139. és 141. pontokat).
- 156 A Bizottság először is úgy ítélte meg, hogy a fix hatásokon alapuló regresszió nem nyújt megbízható becsléseket az Aer Lingus jelenléte által a Ryanair áaira gyakorolt lehetséges hatásokról. Ezzel kapcsolatban megállapította, hogy nincs kielégítő számú példa az Aer Lingus olyan útvonalakra történő belépésére vagy visszavonulására vonatkozóan, amelyeken a Ryanair már jelen volt (a megtámadott határozat (486) preambulumbekzdése). Ez utóbbit a felperes nem vitatja.

157 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban elismerte, hogy az Aer Lingus által a Ryanair árára gyakorolt hatást illetően nem állt módjában ökonometriai jellegű bizonyítékot szolgáltatni, ez pedig a fent hivatkozott okkal magyarázható. A Bizottság ugyanakkor igyekezett hozzátenni, hogy „mindez nem erősít[ette] meg és nem is cáfol[ta] azt a feltételezést, mely szerint az Aer Lingus versenyképesszert gyakorol a Ryanair árára”. Ezt az állítást a Bizottság azzal támasztotta alá, hogy „[a megtámadott határozat 7.4.2. pontjában] bemutatott bizonyítékok egyértelműen megalapoz[ták], hogy mind a Ryanair, mind pedig az Aer Lingus folyamatosan figyelemmel kíséri a saját kihasználtsági szintjét és egymás árait, és ennek megfelelően kiigazítják az áraikat” (a megtámadott határozat (486) preambulumbekzdése és a 487. sz. lábjegyzet, amely a megtámadott határozat azon tényre vonatkozó 7.4.2. pontjára hivatkozik, hogy az összefonódásban részes mindkét fél reagál a másik fél promócióira és reklámkampányaira).

158 A felperes tehát ezzel kapcsolatban csak a megtámadott határozatban kifejtett egyik pont megismétlésére szorítkozik, anélkül hogy abból levezethető lenne, hogy az összefonódásban részes felek között nem áll fenn versenyképesszert. Az, hogy nincs kielégítő adat az Aer Lingus olyan útvonalakra történő belépésére vagy visszavonulására vonatkozóan, amelyeken a Ryanair már jelen volt, a felperes által nem vitatott objektív okokkal magyarázható, és nem alapozza meg azt az állítást, mely szerint a Bizottság túlértékelte volna az összefonódásban részes felek közötti, a megtámadott határozatban kifejtett egyéb bizonyítékokból eredő versenyképesszert.

159 Másodszor, a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy mivel számos példa van a Ryanair olyan útvonalakra történő belépésére vagy visszavonulására, amelyeken az Aer Lingus már jelen volt, a fix hatásokon alapuló regressziós elemzés tökéletesen megfelelt annak értékeléséhez, hogy a Ryanair jelenléte „negatív módon kapcsolódik-e” az Aer Lingus árához (a megtámadott határozat (483) preambulumbekzdése). A felperes ezt sem vitatja.

- 160 A fix hatásokon alapuló regressziós elemzés többek között lehetővé tette azon feltételezés megerősítését, mely szerint „e kritérium alapján a Ryanair jelenléte ahhoz kapcsolódik, hogy az Aer Lingus a Bizottság által elfogadott piacmeghatározásnak megfelelő várospárok esetében 7–8%-kal, a repülőtérpárok esetében pedig hozzávetőleg 5%-kal alacsonyabb árakat alkalmaz”. A Bizottság szerint e hatás valamennyi vizsgált regresszió esetében közgazdaságilag és statisztikailag is jelentős (a megtámadott határozat (485) preambulumbekkezdése), miközben a felperes azt állítja, hogy ez csupán mérsékelt verseny jelez.
- 161 A felperes tehát nem magukat az eredményeket vitatja, hanem csupán a jelentőségüket. Márpedig a felperes ezzel kapcsolatos állításai alapján nem válik érthetővé, hogy az ő jelenlétének az Aer Lingus jegyáaira gyakorolt hatása miért ne lenne közgazdaságilag és statisztikailag jelentősnek tekinthető, mint azt a Bizottság állítja.
- 162 Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy az árakra gyakorolt 7–8%-os hatás már eleve jelentősnek tűnik. Másfelől fennáll e hatás alulértékelésének kockázata, mivel olyan módszerről van szó, amely nem veszi külön figyelembe azokat az útvonalakat, amelyekben az összefonódás monopóliumot keletkeztet. Hasonlóképp, mint azt a megtámadott határozat (488) preambulumbekkezdése megállapította, a Bizottság által végzett összehasonlítás nem veszi figyelembe az Aer Lingus jegyáaira gyakorolt azon hatást, amelyet a Ryanair mint a Dublinból induló útvonalakon potenciális versenytárs jelenléte vált ki (a megtámadott határozat 7.6. pontja). Ezen útvonalakon ténylegesen elképzelhető, hogy az Aer Lingus alacsonyabb árakat határoz meg ahhoz képest, amelyeket akkor kérne, ha a Ryanair a dublini repülőtéren nem rendelkezne állomáshellyel. A felperes tehát nem szorítkozhat arra, hogy a megállapított hatásnak tulajdonított jelentőséget azon az alapon vitatja, hogy e hatás szerinte közgazdaságilag nem elég jelentős.
- 163 Másfelől nem szabad szem elől téveszteni a fix hatásokon alapuló regressziós elemzésnek a versenyhelyzet értékelése keretében tulajdonított szerepet. Így a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette, hogy ez az elemzés megerősítette és kiegészítette a minőségi bizonyítékokból levont azon következtetéseket, melyek szerint a



Ryanair és az Aer Lingus közeli versenytársak. Megállapította, hogy ezek az eredmények az utazóközönségnél végzett felmérés során megkérdezett személyek többségének véleményével is összhangban állnak, amely felmérésből kiderül, hogy az összefonódásban részes felek egymás „legközelebbi versenytársai”, amennyiben az adott útvonalon más társaságok is tevékenykednek. Ennek kapcsán a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy [k]övetkezésképpen a fix hatásokon alapuló regressziók egyértelmű és meggyőző bizonyítékokkal szolgál[tak] arra, hogy az Aer Lingus árai ténylegesen a Ryanair által gyakorolt versenykényszer alatt állnak (a megtámadott határozat (489) és (490) preambulumbekzdése). A fix hatásokon alapuló regressziós elemzésnek tulajdonított szerepet ebben az összefüggésben kell értékelni. Ebből kiderül, hogy a megtámadott határozat kevésbé a Ryanair és az Aer Lingus között fennálló verseny erősségét helyezi előtérbe, mint inkább azt, hogy e két vállalkozás egymás „legközelebbi versenytársai”, valamint hogy fennáll a Ryanair által az Aer Lingusra gyakorolt versenykényszer. Azok az eredmények, amelyekhez a Bizottság a jelenlét kritériumának figyelembevételével jutott, lehetővé teszik e két utóbbi megállapítás alátámasztását.

<sup>164</sup> Következésképpen a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság miért lépte volna túl a gazdasági helyzetekre vonatkozó, az ítélkezési gyakorlat által elismert mérlegelési jogkörét.

<sup>165</sup> A „járatsűrűség” árakra gyakorolt hatását illetően a felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozatban levezetett okfejtés „nagyon téves”, mivel még ha a Bizottság által kimutatott hatás statisztikailag jelentős is, annak közgazdasági jelentősége elhanyagolható. A Bizottság a megtámadott határozatban a közigazgatási eljárás során eredetileg elkövetett hibát is elmulasztotta megemlíteni, és „igen valószínűtlen” eredményre jutott. Másfelől a járatsűrűség regressziója a felperes szerint azt mutatja, hogy még a Ryanair járatsűrűségében bekövetkező jelentős változások is csak csekély hatással lennének az Aer Lingus által alkalmazott árakra (lásd a fenti 140. pontot).

- 166 Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a fix hatásokon alapuló regressziós elemzés során a Bizottság a jelenlétre vonatkozó, a fentiekben vizsgált eredeti kritérium helyett más kritériumot alkalmazott. A járatsűrűsége vonatkozó kritériumról van szó, amelynek célja annak ellenőrzése, hogy az összefonódásban részes egyik fél adott útvonalon fennálló járatsűrűségének jelzőszáma a másik fél jegyárainak csökkenésével jár-e együtt (a megtámadott határozat (482) preambulumbekzdése). A Bizottság a megtámadott határozatban kifejezetten kifejtette, hogy a járatsűrűségeen alapuló regressziók által keltett hatás lehetővé tette a jelenlét kritériumának alkalmazásával kapott eredmények megbízhatóságának megerősítését (a megtámadott határozat (485) preambulumbekzdésének negyedik albekezdése). A Bizottság szerint a jegyárakra gyakorolt, a járatsűrűsége vonatkozó kritérium által jelzett hatás tehát olyan további szemponttal szolgál, amely lehetővé teszi a jelenlét kritériumának felhasználásával kimutatott hatás „szilárdságának” ellenőrzését.
- 167 Ebben az összefüggésben a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Ryanair jelenlétének az adott útvonal helyettesítő változóként használt járatsűrűségére tekintettel történő mérése alapján megerősíthető, hogy a Ryanair versenykényszert gyakorolt az Aer Lingusra. A Bizottság a megtámadott határozatban azt is megállapította, hogy „[e] kritérium alapján ugyanis az összefonódás árakban kifejezett, a járatsűrűségeen alapuló regressziók alapján megállapított hatása hozzávetőleg 5–6%-ra (valamennyi útvonal átlagát tekintve), vagy 10–12%-ra tehető (ha csak azokat az útvonalakat vesszük figyelembe, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van)” (a megtámadott határozat (485) preambulumbekzdésének negyedik albekezdése).
- 168 A Bizottság által lefolytatott ezen elemzést nem vonhatja kétségbe a felperes azon állítása, mely szerint az ismertetés „nagyon téves”, az eredménye pedig „igen valószínűtlen”. Az „igen valószínűtlen” jelleg megfogalmazása kapcsán a felperes előadja, hogy kötelezettséget vállalt arra, hogy az összefonódás megvalósítását követően nem csökkenti a járatsűrűségét azokon az útvonalakon, amelyeken a tevékenységek között átfedés van. Márpedig e kötelezettségvállalás, amely a jövőre vonatkozik, nem vonja kétségbe a Bizottság által a 2002 januárjától 2006 decemberéig tartó időszakra vonatkozó adatokból kiindulva végzett ökonometria elemzés eredményeit. A Bizottság az elemzés e szakaszában nem tett mást, mint kifejtette azokat a különböző körülményeket, amelyeket az azon következtetés levonásához használt bizonyítékcsoportok

kapcsán vett figyelembe, hogy a felek ténylegesen versenyben állnak egymással (a megtámadott határozat 7.4. pontja).

- 169 A bemutatás „nagyon téves” jellegének megfogalmazása kapcsán a felperes azt állítja, hogy a felhasznált modellek nem alkalmasak ilyen jelentőségű változások hatásainak mérésére. A felperes szerint a Bizottság a járatsűrűség regressziójának „alternatív és téves értelmezéséből” indul ki, amikor az abban az esetben várható áremelkedést számítja, ha a felperes az Aer Lingus által kiszolgált valamennyi útvonalról visszavonulna. Ezzel kapcsolatban a felperes a megtámadott határozat IV. mellékletének (290) bekezdésére utal. Meg kell azonban állapítani, hogy a Bizottság az említett mellékletben kifejtette azokat az indokokat, amelyek alapján a felperes által kifogásolt feltételezésből indult ki. A jelen esetben az FTC kontra Staples / az egyesült államokbeli Office Depot ügyben közreműködött közgazdasági szakértők által használt módszer analógia útján történő átvételéről van szó (lásd a megtámadott határozat IV. mellékletének (288)–(290) bekezdését, valamint az említett melléklet 87. sz. lábjegyzetében tett szakirodalmi hivatkozásokat). A felperes tehát nem elégedhet meg annak állításával, hogy e feltételezés a járatsűrűség regressziójának „alternatív és téves értelmezését” képezi, anélkül hogy állást foglalna a Bizottság által előadott azon okokról, amelyek alapján a jelen ügy keretében az említett feltételezésből indult ki. Figyelembe kell venni azt a járulékos szerepet is, amelyet a Bizottság a járatsűrűség árakra gyakorolt hatása elemzésének tulajdonított, és amelyre csak annak alátámasztása érdekében hivatkozik, hogy a Ryanair versenyképesszert gyakorol az Aer Lingusra, valamint a jelenléttel kapcsolatos kritérium felhasználásával kapott eredmények megbízhatóságának megerősítése érdekében (lásd a fenti 166. és 167. pontot). Akár a jelenléttel kapcsolatos kritérium, akár pedig a járatsűrűséggel kapcsolatos kritérium felhasználásából erednek, ezek az eredmények a versenyhelyzet értékelése keretében mindenképpen csak korlátozott szerepet játszanak (lásd a fenti 163. pontot).

- 170 Következésképpen a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság miért lépte volna túl a gazdasági helyzetekre vonatkozó, az ítélkezési gyakorlat által elismert mérlegelési jogkörét.

- 171 A Bizottság által eredetileg elkövetett hibával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy e hiba kiderül a közigazgatási eljárás során a felpereshez intézett kifogásközlés IV. mellékletének (64) bekezdéséből, amelyben a Bizottság a következő nyilatkozatot tette:

„[...] E megközelítés lehetővé teszi számunkra a járatsűrűség változására vonatkozó együttható akként értelmezését, hogy az az árrugalmasságot fejezi ki azon havi járatsűrűséghez képest, amelyet valamely versenytárs az adott útvonalon kínál. Így, ha az együttható értéke például 0,02, ez azt jelenti, hogy a versenytárs havi járatsűrűségének 1%-os növekedése a jegyárak 2%-os növekedését eredményezi.”

- 172 A második mondatban a Bizottságnak azt kellett volna írnia, hogy „ha az együttható értéke 2”. E hiba azonban nem bizonyul súlyosnak. Olyan hipotetikus példára vonatkozik, amely azt hivatott érzékeltetni, hogy a járatsűrűséggel kapcsolatos kritérium alkalmazása keretében hogyan működik az együttható. E hiba nem függ össze azzal az értelmezéssel, amelyet a Bizottság a tényleges eredményekkel kapcsolatban kialakított. Végeredményben e megtámadott határozat nem rejtette el e hibát, hanem kifejezetten hivatkozott arra (a megtámadott határozat IV. mellékletének (285) és (286) bekezdése). Ezenkívül e hiba nem a jelenlét kritériumára vonatkozik, amely relevánsabbnak bizonyult (lásd a fenti 166. pontot).

- 173 A Bizottsággal szemben tehát nem kifogásolható, hogy a megtámadott határozatban téves elemzést vezetett volna le egy olyan csekély jelentőségű hiba folytán, amely későbbi szakaszban elkövetett elírásnak bizonyul.

- 174 Azon érveléssel kapcsolatban, mely szerint a Bizottság által használt modellek ellentmondanak a közgazdasági elméletnek, mivel e modellek azon paradox eredményre vezetnek, hogy a kapacitás növekedése az árak növekedésével jár (lásd a fenti 142. pontot), a Bizottsággal azonos módon meg kell állapítani, hogy mivel a légiutas-szállítás

ágazatában a kapacitás meghatározása az árak meghatározása előtt történik, a felhasznált ökonometriai kritériumok a jegyárak és az abban az időpontban előírányzott kereslet (vagyis nem a tényleges kereslet) közötti összefüggést tükrözik, amikor a kapacitást meghatározták. A felperes érve tehát nem veszi figyelembe a szóban forgó ágazat sajátosságait, amelyben e kapacitásra vonatkozó döntéseknek bizonyos egyedi jellemzőik vannak.

- 175 Az arra a tényre alapított érv keretében, mely szerint a Bizottság által tett megállapítások nem állják ki azt a próbát, ha enyhén megváltoztatjuk a felhasznált modell alapjául szolgáló feltételezéseket, a felperes azt állítja, hogy a Bizottság abból a feltételezésből indult ki, mely szerint minden év minden hónapja eltérő volt ugyan, az adott hónap során viszont az összes útvonal hasonló módon volt érintett. Márpedig a felperes szerint, ha a szezonális hatás modellezésére ésszerű, de eltérő módon kerülne sor, már nem lenne érvényes a Bizottság azon következtetése, mely szerint a Ryanair rendszeres befolyást gyakorol az Aer Lingus jegyáraira (lásd a fenti 143. pontot).
- 176 Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a Bizottság által elvégzett, fix hatásokon alapuló regressziós elemzés a különböző útvonalakon érvényesülő azon eltérések feltárására irányul, amelyek befolyásolják az árakat, időben pedig nem változnak. A Bizottság a megtámadott határozat IV. mellékletében kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján úgy ítélte meg, hogy a kapott eredmények kiállják azt a próbát is, ha a kereslet és kínált olyan tényezőire vonatkozó egyéb ellenőrzési változókat vezetünk be, amelyek időben és útvonalanként változhatnak. A Bizottság előadta, hogy az időben fix hatások figyelembevétele bármely hónap vonatkozásában lehetővé tette a hirtelen külső hatások szezonális jellegének kielégítő ellenőrzését. Ezek az eredmények még a Ryanair által a közigazgatási eljárás során javasolt, a szezonális jelleg figyelembevételére irányuló helyettesítő modellek alkalmazásának próbáját is kiállják (a megtámadott határozat IV. mellékletének (255)–(267) bekezdése).

- 177 A felperes tehát csak annak állítására szorítkozik, hogy a szezonális hatások más megközelítése módosíthatná a kapott eredményeket. Márpedig a megtámadott határozat melléklete hivatkozik e megközelítésre, a felperes pedig nem fejt ki, hogy a Bizottság által ezzel összefüggésben tett megjegyzések miért lennének tévesek.
- 178 Következésképpen a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság miért lépte volna túl a gazdasági helyzetekre vonatkozó, az ítélkezési gyakorlat által elismert mérlegelési jogkörét.
- 179 Azon évrre adott válaszként, mely szerint a Bizottság összefüggéstelen kritériumokat alkalmazott a tényállási elemek elfogadása vagy elutasítása során (lásd a fenti 144. pontot), meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban és annak IV. mellékletében részletes vizsgálatot folytatott a felek által előterjesztett valamennyi ökonometriai adatot, valamint azon észrevételeket illetően, amelyeket a felek a saját adataik alapján megfogalmazhattak. A Bizottság ezekre az észrevételekre adott válaszként többek között egyéb, a kifogásközlésben ismertetett tesztek és regressziósalap-kiterjesztéseket is elvégzett (lásd a megtámadott határozat IV. mellékletének ezen észrevételekre vonatkozó 7.3. pontját).
- 180 E vizsgálat alapján, valamint figyelembe véve azt a tényt, hogy az ezzel kapcsolatban megfogalmazott észrevételei keretében a felperes a Bizottság által elvégzett, fix hatásokon alapuló regressziós elemzés különböző vetületeivel összefüggően máshol előterjesztett kifogások megisméltésére szorítkozik, meg kell állapítani, hogy a felperes nem bizonyítja, hogy a Bizottság miért lépte volna túl a gazdasági helyzetekre vonatkozó, az ítélkezési gyakorlat által elismert mérlegelési jogkörét.

<sup>181</sup> Azon állítással kapcsolatban, mely szerint a Bizottság által lefolytatott ökonometriai elemzés nem juttatja egyértelműen kifejezésre, hogy mind a Ryanair, mind pedig az Aer Lingus reagál a másik által kínált promóciókra, meg kell állapítani, hogy ez nem képezte tárgyát az említett elemzésnek (lásd a fenti 150. pontot). A Bizottság a megtámadott határozatnak a promóciók és reklámkampányok vizsgálatával kapcsolatos részében nem a fix hatásokon alapuló regressziós elemzésre, hanem az Aer Lingus és a Ryanair reklámstratégiájának elemzésére támaszkodott (lásd a megtámadott határozat 7.4.2. pontját, valamint a 474–477. sz. lábjegyzetekben a sajtóközleményekre, a Ryanair belső dokumentumaira és az Aer Lingus által a Bizottság kérdőívére adott válaszra vonatkozóan megfogalmazott számos utalást). A Bizottság által e részben levont következtetéseket tehát önmagukban nem vonhatják kétségbe annak az ökonometriai elemzésnek az eredményei, amelynek e kérdés vizsgálata nem képezte tárgyát.

<sup>182</sup> A megtámadott határozat és annak IV. melléklete tartalmának vizsgálatából tehát az következik, hogy a felperes által előterjesztett egyik érv sem vonhatja kétségbe a Bizottság által megfogalmazott következtetések megalapozottságát, legyen szó akár az alkalmazott módszerről, a kapott eredményekről vagy azoknak az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak mérlegelése kapcsán a megtámadott határozatban történő felhasználásáról.

<sup>183</sup> Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság az általa lefolytatott regressziós elemzés eredményeit csak azon minőségi bizonyítékokból levont következtetések megerősítésére és kiegészítésére használta fel, melyek szerint a Ryanair és az Aer Lingus közeli versenytársak.

## 6. A Ryanair által bemutatott ökonometriai elemzésekről

### a) A felek érvei

<sup>184</sup> A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a felperes által a közigazgatási eljárás során előterjesztett ökonometriai adatok figyelmen kívül hagyása mellett döntött. Ezek az adatok annak ellenőrzésére irányultak, hogy az Aer Lingus jelenléte az adott útvonalon megakadályozta-e a Ryanairt abban, hogy magasabb árakat alkalmazzon. Az adatok az Európán átívelő több mint 300 útvonal vonatkozásában az egyik útvonalat a másikkal összehasonlító keresztadatokat, valamint panelmodellt tartalmaztak. A felperes szerint e két tényező változatlanul azt mutatta, hogy az árak meghatározása során ő nem áll az Aer Lingus adott útvonalon való jelenlétéből eredő versenykényszer alatt. A Ryanair által szolgáltatott adatok a Bizottság által használt modellnél több szempontból előnyösebbnek bizonyultak (az RBB Economics közgazdasági jellegű kritikája).

<sup>185</sup> Először is, a Ryanair-féle keresztmodell a Ryanair által működtetett útvonalakra vonatkozó adatokat használja. Ezeket az adatokat a Bizottság arra a körülményre alapított „elméleti okokból” mellőzte, hogy az adatok nem közvetlenül Írországra vonatkoznak, ahonnan az összefonódással érintett útvonalak indulnak, valamint lehetséges volt, hogy az útvonalak közötti „figyelembe nem vett eltérések” befolyásolják az eredményeket. A felperes szerint e két kifogás nyilvánvalóan megalapozatlan, mivel a Ryanair egész Európában ugyanazt a gazdálkodási modellt alkalmazza, anélkül hogy különbséget tenne az írországi és nem írországi útvonalak között, a „figyelembe nem vett eltérésekre” vonatkozó kifogás pedig a Bizottság által alkalmazott modellre is éppúgy érvényes, amennyiben a járatsűrűséget illetően maga a Bizottság elismerte, hogy a modelljével összefüggésben „kiválasztási probléma” és „belső probléma” merül fel.



- 186 Másodszer, a Ryanair által bemutatott panelregresszió lehetővé tette az adott útvonalon alkalmazott árakat jelentős mértékben érintő ingadozások ellenőrzését. E körülmény folytán e módszer magasabb rendű a Bizottság által alkalmazott modelleknél, amelyek keretében a Bizottság igen valószínűleg nem vette megfelelően figyelembe a kereslettel kapcsolatos tényezőket. A Bizottság elvileg elismerte az útvonalak szintjén a keresletre vonatkozó e „proxy” előnyeit, viszont önkényesen annak mellőzése mellett döntött azon az alapon, hogy elméletileg lehetséges, hogy a változó „bizonyos” körülmények között „sikertelennek bizonyul”. Ezenkívül a Ryanair azon következtetését illetően, mely szerint az Aer Lingus semmilyen jelentős hatást nem gyakorol az árakra, a Bizottság azt állította, hogy „az, hogy nem képes bizonyítani a statisztikai összefüggés fennállását, nem jelenti azt, hogy ez az összefüggés nem létezik” (a megtámadott határozat (476) preambulumbekkezdése). A Bizottság tehát olyan kritériumot állított fel, amelynek lehetetlen megfelelni.
- 187 Harmadszer, a Bizottság a Ryanair ökonometriai módszerét „nem szokványosnak” minősíti, miközben a közgazdászok által olyan munkák keretében alkalmazott módszerről van szó, amelyekre az a Bizottság elemzése is támaszkodik (a megtámadott határozat IV. mellékletének (117) és (288) bekezdése).
- 188 Következésképpen a Ryanair adatai a felperes szerint a Bizottság modelljeinél jobban megalapozott modelleken alapulnak, továbbá jellemzőek a Ryanair gazdálkodási modelljére, lehetővé teszik a kereslet ingadozásainak figyelembevételét, valamint „szilárdabbak” a modellképzés keretében megfogalmazott feltételezések módosításával szemben. Másfelől a Bizottság ökonometriai elemzése nem mond ellent annak a következtetésnek, amely ezekből az adatokból vonható le, és amely szerint az Aer Lingus nem gyakorol versenykényszert a Ryanairre.
- 189 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 190 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság nem mellőzhette volna az ő ökonometria adatait úgy, ahogyan azt a megtámadott határozatban kifejtett indokok alapján tette (a keresztregressziós elemzést illetően a megtámadott határozat 7.4.3.1. pontja és a IV. mellékletének 5. pontja; a két szakaszból álló regressziókat illetően a megtámadott határozat 7.4.3.2. pontja és IV. mellékletének 6. pontja).
- 191 A felperes ezzel kapcsolatban is azokat az érveket ismétli meg, amelyeket a közigazgatási eljárás során fejtett ki, és amelyeket a megtámadott határozat megvizsgálta és elutasított. Ezzel kapcsolatban utalni kell a megtámadott határozat tartalmára annak megértése érdekében, hogy a regressziós árelemzés milyen szerepet játszik az alapos vizsgálat szakaszában. E szerepet a Bizottságot gazdasági kérdésekben megillető mérlegelési mozgásterre vonatkozó ítélkezési gyakorlatra tekintettel kell értékelni (lásd a fenti 29. és 30. pontot).
- 192 Mindenekelőtt ugyanis meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban részletesen megvizsgálta a Ryanair által csatolt két ökonometria tanulmányt. Így a Bizottság a keresztregressziós elemzés mellőzésének indokaként kifejtette, hogy a Ryanair annak megállapítására törekedett, hogy a saját jegyárai alacsonyabbak voltak-e azokon az útvonalakon, amelyeken versenyben volt az Aer Lingusszal, valamint hogy a Ryanair azt állította, hogy ezt az eredményt az általa kiszolgált 313 európai útvonalon alkalmazott jegyárak elemzésével kapta, majd arra a következtetésre jutott, hogy nem állt fenn statisztikailag jelentős kapcsolat a saját jegyárai és az Aer Lingus adott útvonalon való jelenléte között (a megtámadott határozat (457)–(459) preambulumbekzdése). A Bizottság a következő okokból nem volt hajlandó elismerni, hogy e megállapítás bizonyítékul szolgált volna arra, hogy az Aer Lingus nem gyakorolt versenykényszert a Ryanairre: először is, a tanulmány eredményei „nem szilárdak”, vagyis nem állják ki a kiinduló feltételezések akár csekély módosításának próbáját, bizonyos technikai problémák pedig megfosztják ezeket az eredményeket a megbízhatóságuktól; másodsor, a különböző útvonalak összehasonlítása (keresztmódszer) problémás, mivel nem veszi figyelembe az útvonalak

jellemzőit; harmadszor pedig, a bemutatott adatok nem korlátozódnak a Dublinból induló és oda érkező útvonalakra, hanem jelentős számú olyan európai útvonalra is kiterjednek, amelyeknek sem az indulási helye, sem a célállomása nem Dublin (a megtámadott határozat (460)–(462) preambulumbekzdése, valamint IV. mellékletének 5.2. pontja).

193 A Bizottság annak érdekében, hogy amennyire lehetséges, kijavítsa e problémákat, a Dublinból induló és oda érkező útvonalak vonatkozásában elvégezte a saját kereszt-elemzését. A kapott eredmények nem erősítették meg a Ryanair állításait. Ezek az eredmények azt mutatták, hogy az Aer Lingus jegyárai alacsonyabbak voltak azokon az útvonalakon, amelyeken a Ryanair jelen van, valamint, hogy a Ryanair alacsonyabb árakat alkalmaz, ha versenyben áll az Aer Lingusszal. A Bizottság ugyanakkor a megtámadott határozatban technikai okokból úgy ítélte meg, hogy sem a Ryanair, sem pedig a saját kereszt-elemzéséből nem vonható le semmilyen végleges következtetés (a megtámadott határozat (463)–(468) preambulumbekzdése).

194 Másfelől meg kell állapítani, hogy – ellentétben a felperes állításával – a Bizottság a megtámadott határozatban nem önkényesen utasította el a két szakaszból álló regresszióra (amelyet „panelregresszió” is neveznek) vonatkozóan a felperes által csatolt két jelentést. E jelentéseket a Bizottság gondosan megvizsgálta, és azokat a megtámadott határozat (473)–(475) preambulumbekzdésében, valamint a IV. mellékletének 6. pontjában kifejtett indokok alapján nem fogadta el bizonyítékként. A Bizottság különösen megállapította, hogy a Ryanair által alkalmazott módszer a mintavételen alapuló megközelítést *de facto* kereszt-elemzéssé egyszerűsítette. Az a hiányosság – vagyis az útvonalak jellemzőinek nem megfelelő figyelembevétele –, amelynek következtében a Bizottság mind a Ryanair kereszt-elemzését, mind pedig a saját elemzését elutasította, a Ryanair két szakaszból álló regresszióelemzését is érvénytelené teszi. A Bizottság azt is megállapította, hogy a Ryanair azáltal, hogy két szakaszból álló összetett módszert, valamint Írországból induló útvonalakat magukban foglaló adathalmazt választott, növelte annak valószínűségét, hogy az általa végzett regresszió nem ad statisztikailag értékelhető eredményeket.

<sup>195</sup> A megtámadott határozat és annak IV. melléklete tartalmának vizsgálatából tehát az következik, hogy a felperes által előterjesztett egyik érv sem vonhatja kétségbe a Bizottság azon következtetéseinek megalapozottságát, melyek szerint egyrészt sem a Bizottság, sem pedig a Ryanair keresztelemzése nem éri el a szükséges megbízhatósági szintet (a megtámadott határozat (468) preambulumbekzdése), másrészt pedig a Ryanair-féle két szakaszból álló regressziós elemzés nem rendelkezik elegendő bizonyító erővel annak alátámasztásához, hogy az Írországból induló útvonalakon az Aer Lingus nem gyakorol semmilyen versenykényszert a Ryanairre (a megtámadott határozat (476) reambulumbekzdése).

## *7. A charter társaságok által gyakorolt versenykényszerről*

### *a) A felek érvei*

<sup>196</sup> A felperes azt állítja, hogy a charter társaságok versenykényszert gyakorolnak az összefonódás folytán létrejött jogalanyra „például a nyári üdülőhelyeknek vagy a síelésre alkalmas helyeknek megfelelő célállomásokon”. A Bizottság a felperes szerint tévesen járt el, amikor a megtámadott határozat 6.7. pontjában az érintett piacból kizárta a charter társaságokat. A charterülőhelyek legnagyobb részét ugyanis az utazási irodák által kínált szervezett utak formájában forgalmazzák a piacon. A Bizottság a megtámadott határozatban tagadta, hogy e helyeknek bármilyen jelentőségük lenne, mégpedig azon az alapon, hogy „[a]z egyszerre több ülőhely utazási irodák részére történő értékesítésének piaca az ülőhelyek magánszemélyek részére történő értékesítésének piacához képest beszállítói piacnak minősül” (a megtámadott határozat (299) preambulumbekzdése). Az utazási irodáknál charterjáratokra fogláló utasok ugyanakkor könnyen foglalhatnak menetrendszerű járatokra olyan

légitársaságoknál, mint például a Ryanair (lásd a 2007. május 4-i bizottsági határozatot [COMP/M.4601 – KarstadtQuelle/MyTravel ügy]). A Bizottság a megtámadott határozatban azt is kifejtette, hogy „[a]z a tény, hogy a minimális szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok hátrányosan érintik az utazási irodákat, nem jelenti ugyanakkor azt, hogy ezek az utazási irodák az összefonódásban részes felekre versenykényszert gyakorolnának” (a megtámadott határozat (308) preambulumbekzdése). A „fapados” légitársaságok által az utazási irodákra gyakorolt negatív hatások ugyanakkor kétségkívül a „dezintermediációból” erednek (vagyis a fogyasztók azon döntéséből, hogy szervezett utazás megvásárlása helyett a külföldi nyaralástól függetlenül foglalnak). Annak a valószínű esetnek, ha az utazási irodák a charterrepülőgépek megtöltése érdekében az árak csökkentésével reagálnának az eladási veszteségekre, az lenne a következménye, hogy egyes fogyasztók mellőznék a „fapados” menetrendszerű társaságokat, és mégis inkább az utazási irodák termékeit választanák. Más szavakkal, az utazási irodák a felperes szerint bizonyos kényszert gyakorolhatnak a menetrendszerű társaságokra, amennyiben ez utóbbiak az üdülőhelynek minősülő célállomásokra szállítanak utasokat.

- <sup>197</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

b) A Törvényszék álláspontja

- <sup>198</sup> A felperes azt állítja, hogy a charter társaságok versenykényszert gyakorolnak az összefonódás folytán létrejött jogalanyra „például a nyári üdülőhelyeknek vagy a sielésre alkalmas helyeknek megfelelő célállomásokon”. E légitársaságokat tehát a releváns piac meghatározása és a versenyre gyakorolt hatások mérlegelése során figyelembe kellett volna venni.

199 E kritikák ugyanakkor csak a Bizottság által a megtámadott határozat 6.7. pontjában vizsgált ténybeli helyzet felidézéséből állnak, amelynek keretében a Bizottság egyrészt arra a következtetésre jutott, hogy „a chartertársaságok által kínált legtöbb szolgáltatás nem ugyanarra a piacra tartoz[ott], mint a menetrendszerű légitársaságok szolgáltatásai (szervezett utazások értékesítése, helyek utazási irodák részére történő értékesítése)”, másrészt pedig, hogy „[nyitva lehetett hagyni] azt a kérdést, hogy a »seat only« járatok értékesítése ugyanazon érintett piac részét képezi-e, mivel a verseny-szemponútú mérlegelés ettől függetlenül változatlan marad” (a megtámadott határozat (311) preambulumbekzdése). E második következtetés alapját a felperes által a jelen ügyben nem vitatott azon észrevétel képezi, mely szerint a charter társaságok azáltal, hogy a szóban forgó útvonalakon csak nagyon kevés „seat only” járatot kínálnak, nem gyakorolnak jelentős versenykényszert a Ryanair–Aer Lingus egységre (a megtámadott határozat (306) preambulumbekzdése).

200 A megtámadott határozatban kifejtett indokok elegendők a Bizottság által ezen indokból levont következtetések alátámasztásához. Ezenkívül a felperes nem bizonyítja, hogy a chartertársaságok figyelembevétele hatással lett volna a versenyhelyzet Bizottság általi mérlegelésére.

201 Következésképpen a felperes ezen érvét el kell utasítani.

## 8. Az utasok körében végzett felmérésről

### a) A felek érvei

- 202 A felperes az utasok körében végzett azon felmérésnek tulajdonított „túlzott jelentőséget” kifogásolja, amelynek alapján a Bizottság az Aer Lingus és a Ryanair között fennálló versenyhelyzetet sokkal erősebbnek ítélte, mint amilyen az valójában. E felmérés a felperes szerint számos szempontból „elégtelen és hibás” volt, mint ez kiderül a York Aviation 2007. szeptemberi, a megtámadott határozat bizonyos vetületeire vonatkozó jelentéséből, amelyet a felperes a keresetlevélhez csatol.
- 203 A felperes először is azt állítja, hogy e felmérést annyira rosszul folytatták le, hogy az utasokhoz intézett kérdések „félreérthetők és megtévesztők” voltak. A Bizottság e félreérthetőségeket ésszerűen nem hagyhatta volna figyelmen kívül olyan esetben, amelynek az egyik kulcsproblémáját annak eldöntése képezi, hogy valamely másodlagos repülőtér adott fő repülőtér elég közeli helyettesítőjének minősül-e. Ezzel kapcsolatban maga a Bizottság megjegyezte, hogy a felmérés nem a repülőterek helyettesíthetőségének értékelésére irányult.
- 204 A felperes másodszor azt állítja, hogy a felmérés lefolytatása során több hiányosság történt. Mindenekelőtt a felmérés terjedelme túl korlátozott volt ahhoz, hogy a globális népességre nézve reprezentatívnak lehessen tekinteni, olyannyira, hogy az eredményei nem megbízhatók. A felmérés a szóban forgó mintegy 50 repülőtér közül egyetlenre (mégpedig Dublin repülőtérére) terjedt ki (vagyis Cork, Shannon, az Egyesült Királyság vagy a kontinentális Európa repülőtereire nem), ami annak kockázatához vezetett, hogy nagymértékben alulértékeli a nem Írországból induló utasok számát, valamint azt, hogy az utasok a nem írországi légitársaságokat a Dublin és az Egyesült Királyság, illetve a kontinentális Európa közötti útvonalakon mennyiben tekintik helyettesítőnek. Továbbá, jóllehet elvileg lehetséges volt a megkérdezett személyeket arra kérve lefolytatni a felmérést, hogy a kérdőívet maguk töltsék ki, a jelen

esetben e módszer a végleges kérdőív félreérthető és/vagy célzott megfogalmazása (lásd a kérdőívnek a helyettesíthetőségre vonatkozó 8. sz. kérdését) folytán a felperes szerint nyilvánvalóan alkalmatlannak bizonyult, és nem felelt meg a helyes gyakorlatnak. Hasonlóképp, azon időszakok következtében, amelyek során a felmérést lefolytatták, az adott nap vagy hét lefedettsége változó volt, ez pedig megkérdőjelezi az eredmények megbízhatóságát (például a számos üzleti utas által használt Dublin–London [Heathrow] útvonalon a felmérést hétvégére szervezték, amikor kevésbé valószínű, hogy ezek az utasok utaznak). Másfelől a kérdőívet csak angol nyelven bocsátották rendelkezésre, ez pedig azt jelenti, hogy a kérdőívet kitöltő nem angol nyelvű utasok (például a tengerentúli lakosok, illetve Írországból lakó egyes migráns munkavállalók) aránya korlátozott volt, és megnőtt annak kockázata, hogy a kérdőívet rosszul értelmezik.

205 A felperes harmadszor arra hivatkozik, hogy a felmérés eredményeinek utólagos elemzése is „nyilvánvalóan téves”. Különösen, egy „ésszerűen gondolkodó döntéshozó” nem juthatott volna arra a következtetésre, amelyet a Bizottság ezekből az eredményekből levont, anélkül hogy előzetesen a Ryanair által jelzett módon súlyozta volna ezeket az eredményeket, vagyis ahogyan azt a York Aviation 2007. szeptemberi jelentése is kifejti.

206 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

#### b) A Törvényszék álláspontja

207 A Bizottság a megtámadott határozatban hivatkozott a szervezeti egységei által az utasok körében végzett felmérésre, majd arra a következtetésre jutott, hogy e felmérésből kiderült, hogy a Dublinból induló vagy oda érkező járaton utazó utasok



az Aer Lingust és a Ryanairt „egymás legközelebbi versenytársainak” tekintették (a megtámadott határozat 7.3.5. pontja, különösen a (416) preambulumbekzdése és 450. sz. lábjegyzete, valamint a megtámadott határozat I. mellékletének 3. pontja és II. mellékletének A.4.5. táblázata). Az eredményeket a nem súlyozott adatok (a megtámadott határozat 7.3.5.1. pontja), az útvonal-kategóriánkénti nem súlyozott adatok (a megtámadott határozat 7.3.5.2. pontja), valamint a súlyozott adatok figyelembevételével mutatta be, és azok továbbra is jelzésértékűek (a megtámadott határozat (428) preambulumbekzdése). Ezeket az eredményeket megerősíti az Aer Lingus vonatkozásában lefolytatott másik felmérés (a megtámadott határozat (430) preambulumbekzdése).

208 A felmérés összeállítására és a feltett kérdésekre vonatkozó kifogásokat illetően meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (419) preambulumbekzdésében megjelölte a felmérés fő célját, vagyis a Ryanair azon állításának alátámasztását vagy cáfolatát, mely szerint a Ryanairt és az Aer Lingust a Dublinból induló útvonalakon az utazóközönség nem tartja egymás helyettesítőinek. Ezért a Bizottság helyesen vélte úgy, hogy az utasok arról történő közvetlen megkérdezése, hogy a Dublinból induló adott útvonalon közlekedő járat kiválasztása során az Aer Lingust vagy a Ryanairt részesítik előnyben, a legjobb módját képezte annak, hogy el lehessen kerülni a Ryanair azon állításának ellenőrzésére irányuló kérdés elferdített megválaszolását, mely szerint az összefonódásban részes felek nem gyakorolnak egymásra versenykényszert. A felperes tehát nem kifogásolhatja e kérdés feltételét.

209 Ugyanígy nem állítható az sem, hogy a felmérés terjedelme túl korlátozott volt ahhoz, hogy reprezentatívnak lehessen tekinteni, mivel a Bizottság mintegy 2500 választ gyűjtött be a kifejezetten erre az ügyre vonatkozóan, valamint a Ryanair erre irányuló kérésének megfelelően összeállított kérdőívre. A felperes által a felmérést illetően megfogalmazott további kifogásokat, így a felmérés hétvégén, angol nyelven, csak Dublinban, valamint önállóan kitöltendő kérdőívek felhasználásával történő lefolytatását a megtámadott határozat I. melléklete tárgyalta, amely az utasok körében lefolytatott felmérést részletezi (a megtámadott határozat (415) preambulumbekzdése), és amelynek keretében a Bizottság lényegében – és igen meggyőző módon – azt állapította meg, hogy e sajátosságok azzal magyarázhatók, hogy nem volt annyi idő, amely szükséges lenne egy nagyobb szabású, egész héten át tartó, több nyelven, egyéb

repülőtereken is és nem önállóan kitöltendő kérdőívek használatával – amely pedig széles körben elfogadott a légi közlekedésben – végzett felmérés lebonyolításához.

- 210 A felmérés eredményei súlyozásának elmulasztására alapított kifogásra adott válaszként meg kell állapítani, hogy a Bizottság a Ryanair kifogásközlésre adott válaszát követően a Ryanair által javasolt módon súlyozta az eredményeket, és megállapította, hogy ez nem módosítja a fő következtetéseket. Mindezt a megtámadott határozat (426)–(430) preambulumbekzdése fejt ki, anélkül hogy ezt a felperes a jelen keresetben kétségbe vonná.
- 211 Következésképpen, figyelembe véve különösen azt, hogy a felperes észrevételei továbbra is általános jellegűek, amennyiben a felperes arra szorítkozik, hogy a kimerítőbb felmérés lefolytatásának lehetőségére hivatkozzék, anélkül hogy figyelembe venné az összefonódások ellenőrzése tárgyában előírt határidőkkel kapcsolatos esetlegességeket, meg kell állapítani, hogy a felperes nem bizonyítja a jogilag megkövetelt módon, hogy a Bizottság fent hivatkozott megállapításai tévesek.

## *9. Az vállalkozás ügyfelek körében végzett felmérésről*

### *a) A felek érvei*

- 212 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a vállalkozás ügyfelek körében végzett felmérés eredményeinek értékelése során (különösen a kérdőív 15., 19. és 21. sz. kérdésére adott

válaszok kapcsán) nem „független, gondos és objektív vizsgálói” magatartást tanúsított. A Bizottság szelektíven és következetlenül járt el, amikor ezekre az eredményekre hivatkozott azon állításának alátámasztása érdekében, mely szerint az Aer Lingus és a Ryanair között még „az arculatot és a szolgáltatási kínálatot illetően is különbség áll fenn” (a megtámadott határozat (366) preambulumbekzdése és 377. sz. lábjegyzete), anélkül hogy egyéb szempontokat, például a repülőterek helyettesíthetőségét figyelembe vette volna, mindezt azon az alapon, hogy e válaszok „a felmérés bizonyos vonatkozásait illetően kevésbé bizonyultak érdekesnek” (a megtámadott határozat (97) preambulumbekzdése). A Bizottság azáltal, hogy a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzet szorosságával kapcsolatban figyelmen kívül hagyta e válaszokat, nem vette figyelembe azoknak a vállalkozásoknak a véleményét, amelyek a Ryanairt és az Aer Lingust, valamint az általuk kiszolgált repülőtereket nem tartották közeli versenytársaknak. A Bizottság szerint a nagyvállalkozás ügyfelek véleménye nem „feltétlenül reprezentatív” a Ryanair és az Aer Lingus utazóközönségének véleményét illetően, mert a nagyvállalkozások általában érzékenyebbek a szállítási időre, valamint sokan közülük különleges (csak a vállalkozásokra irányadó) feltételekben részesülnek a teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaságoknál, amely feltételek következtében e légitársaságokkal szemben egyáltalán nem tekinthetők pártatlannak (a megtámadott határozat (414) preambulumbekzdése). E megfontolások a felperes szerint nem bizonyítottak, és nem veszik számításba az utasoknak többek között az Aer Lingus számára igen fontos kategóriáját, vagyis az utazás időtartamára érzékeny utasokat. A Bizottság azáltal, hogy ezeket az adatokat kizárta a vizsgálat köréből, túlértékelte a Ryanair és az Aer Lingus közötti verseny szintjét, különösen azokon az útvonalakon, amelyeken az utazás időtartamára érzékeny üzleti utasok az összes utas számán belül jelentős százalékot képviselnek. Például 2005 júniusa és 2006 júniusa között a Microsoft a Dublin–London (Heathrow) útvonalon az Aer Lingusnál 3268 járatra foglalt, míg a Dublin–London (Stansted) útvonalon a Ryanairnél csak 34 járatra.

213 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 214 A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság hogyan használta fel a vállalkozás ügyfelek által a hozzájuk intézett kérdőívekre adott válaszokat. Jóllehet e válaszok némelyikét a Bizottság felhasználta a megtámadott határozatban, például annak megállapítása kapcsán, hogy az Aer Lingus és a Ryanair között mindig fennállt bizonyos különbség az arculatot és a szolgáltatási kínálatot illetően (a megtámadott határozat (366) preambulumbekszndése), más válaszokat nem vett át, mivel úgy ítélte meg, hogy azoknak csak korlátozott jelentőségük van, többek között a repülőterek helyettesíthetősége vonatkozásában (a megtámadott határozat (97) preambulumbekszndése). A Bizottság ezzel kapcsolatban a megtámadott határozat (414) preambulumbekszndésében fejtett ki bizonyos magyarázatokat.
- 215 Teljesen érthetőnek tűnik, hogy az utasok vagy a versenytársak által bizonyos kérdésekre adott válaszok a más kérdésekre adott válaszaikhoz képest nagyobb vagy kisebb mértékben bizonyulnak relevánsnak vagy meggyőzőnek. Így nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy következetlenül vagy ésszerűtlenül járt volna el csupán annak alapján, hogy az általa kevésbé relevánsnak vélt kérdéseknek kisebb jelentőséget tulajdonít.
- 216 A jelen esetben a felperes nem hagyhatja figyelmen kívül a megtámadott határozatban az azon állítások alátámasztása érdekében kifejtett indokokat, amelyeket a Bizottság a vállalkozás ügyfelek körében lefolytatott felmérés eredményeivel összefüggésben fogalmazott meg (a megtámadott határozat (36), (97) és (414) preambulumbekszndése). Ezzel kapcsolatban azt az állítást, mely szerint a nagyvállalkozás ügyfelek véleménye nem feltétlenül reprezentatív a Ryanair és az Aer Lingus utazóközönségének véleményére nézve, mivel a vállalkozás ügyfélkör esetében lehetséges, hogy érzékenyebbek az időtényezőre, illetve megállapodásokat kötöttek a teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaságokkal, nem lehet bizonyítatlan feltételezésnek tekinteni. A vállalkozói ügyfélkör más utasokhoz képest általában érzékenyebb az időtényezőre, és számos vállalkozás megállapodást kötött egy vagy több légitársasággal.

217 Az a tény, hogy valamely vállalkozás ügyfél sokkal több járatot foglal az Aer Lingusnál a London-Heathrow célállomásra, mint a Ryanairnél a London-Stansted célállomásra, nem képezi komoly bizonyítékát annak, hogy e két szolgáltatás nem helyettesíthető, mivel a vállalkozás olyan megállapodást kötött az Aer Lingusszal, amely az e légitársaság járatai iránt éppen fennálló preferenciáját fejezi ki. Végeredményben a vállalkozás által kötött megállapodás keretében végzett értékesítések az Aer Lingus üzleti forgalmának kevesebb mint 5%-át képezik (a megtámadott határozat 331. sz. lábjegyzete), vagyis az utasainak többsége nem ilyen megállapodás keretében repül. Mindazonáltal a vállalkozás ügyfelek által adott válaszokból kiderül, hogy a felmérés résztvevőinek 80%-a akként nyilatkozott, hogy a Ryanairt és az Aer Lingust az Írországból induló és oda érkező útvonalakon egymás közeli versenytársának tartja (a kérdőív 2. sz. kérdésére adott válasz).

218 A megtámadott határozatban levezetett elemzés tehát a felperes által ezzel kapcsolatban előterjesztett egyik érv alapján sem vonható kétségbe. A jogilag megkövetelt mértékben megalapozottak a Bizottság által a megtámadott határozat (414) preambulumbekzdésében annak alátámasztása érdekében kifejtett indokok, hogy miért döntött úgy, hogy a vállalkozás ügyfelek körében lefolytatott felmérés bizonyos eredményeit nem veszi figyelembe.

## 10. *A fogyasztóknak okozott hátrányról*

### a) A felek érvei

219 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem bizonyította, hogy az Aer Lingus és közte fennálló tényleges verseny állítólagos megszüntetése

hátrányt okoz fogyasztóknak azáltal, hogy az árak emelkedését és/vagy a járatok számának csökkenését eredményezi (a megtámadott határozat (491) preambulumbekzdése). A Bizottság által elvégzett regressziós elemzés „súlyosan téves”, és annak alapján nem vonható le ilyen következtetés. Ezenkívül a Bizottság figyelmen kívül hagyott egy alapos tanulmányt, amely bizonyítja, hogy az árak az egyetlen üzemeltető által üzemeltetett útvonalakon nem voltak magasabbak a több légitársaság által üzemeltetett útvonalak árainál. A Bizottság a megtámadott határozatban azt sem bizonyította, hogy a járatok számának megnövekedése és újabb útvonalak indítása a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzetnek lett volna a következménye (a megtámadott határozat (493) preambulumbekzdése).

220 Másfelől az Aer Lingus és a felperes között azon tizenöt útvonalon fennálló potenciális versennyel kapcsolatban, amelyeket jelenleg e két légitársaság közül csak az egyik üzemeltet (a megtámadott határozat (498)–(540) preambulumbekzdése), a felperes azt állítja, hogy a Bizottság az e légitársaságok által egymásra gyakorolt versenykényszert túlértékelté, a harmadik felek által gyakorolt versenykényszert és az ezen útvonalakra való belépési képességüket pedig alulértékelté. Különösen, a Bizottság a felperes szerint tévesen állította, hogy a Ryanair és az Aer Lingus az írországi útvonalakon olyan sajátos előnyöket élvez, amelyek a kívülálló légitársaságok belépését „kevésbé valószínűvé” teszik. A Bizottságnak nem sikerült a megkövetelt bizonyító erővel rendelkező bizonyítékokkal alátámasztani, hogy az összefonódás jelentősen korlátozná a hatékony versenyt azáltal, hogy az általa megjelölt tizenöt útvonalon megszünteti a potenciális versenyt.

221 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 222 A felperes a fogyasztóknak okozott hátránnyal kapcsolatban a megtámadott határozat tartalmának megismétlésére szorítkozik, azt állítva, hogy az nem elegendő azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság abból levont.
- 223 Pedig a Bizottság a megtámadott határozatban részletesen kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján az összefonódás a fogyasztók hátrányára megszünteti a Ryanair és az Aer Lingus közötti tényleges versenyt, akár azon útvonalokról van szó, amelyeken az összefonódásban részes két fél szolgáltatásai között átfedés van (a megtámadott határozat 7.5. pontja), akár pedig azon útvonalokról, amelyeken e felek közül csak az egyik van jelen (a megtámadott határozat 7.6. pontja). A megtámadott határozatban útvonalról útvonalra végzett elemzésre is sor került, és a Bizottság ugyanezekre a következtetésekre jutott (a megtámadott határozat 7.9. pontja).
- 224 A Bizottság ezen okfejtés keretében megállapította, hogy a verseny korlátozása, ennek következtében pedig a fogyasztóknak okozott hátrány a Ryanair és az Aer Lingus között fennálló versenyhelyzet megszűnéséből, valamint abból ered, hogy egyetlen potenciális megmaradó vagy belépő versenytárs sem képes az összefonódás folytán létrejött joggal hatékonyan versenyezni. Az árakra gyakorolt hatásokon kívül, mivel az összefonódás folytán létrejött jogalany a továbbiakban nem szembesül a Ryanair és az Aer Lingus között korábban fennállt nyomásgyakorlással, az összefonódás a kínálati minőségre és az utazóközönségnek nyújtott választékra is kedvezőtlen hatásokkal jár.
- 225 Ami az ökonometriai elemzésre vonatkozó megjegyzéseket illeti – akár a Bizottság tanulmányáról, akár pedig a felperes elemzéseiről van szó –, ezeket az érveket a fentiekben már megvizsgáltuk. Mivel a felperes ezzel kapcsolatban nem ad elő újabb körülményeket, ezzel összefüggésben a korábban levezetett megfontolásokra kell utalni (lásd a fenti 138–194. pontot).

- 226 Így a megtámadott határozatban kifejtett elemzés a felperes által előadott egyik érv alapján sem vonható kétségbe.
- 227 Az eddigiek összességéből következik, hogy az első jogalapot teljes egészében el kell utasítani.
- 228 A művelet által a versenyre gyakorolt hatások elemzésének értékelésére adott e válasz hatása ugyanakkor szükségessé teszi az e kérdésre vonatkozó három másik jogalap vizsgálatát is.

*B – A második, a belépési korlátok értékelésére vonatkozó jogalapról*

- 229 A Bizottság, miután értékelt az érintett piacokon fennálló tényleges versenyhelyzetet, valamint kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján az összefonódás a fogyasztók hátrányára megszünteti az összefonódásban részes felek közötti tényleges versenyt, azt a kérdést vizsgálta, hogy újabb piaci szereplő belépése mennyiben gyakorolhatna kényszert az összefonódás folytán létrejött jogalany magatartására (a megtámadott határozat 7.8. pontja). A Bizottság megállapította, hogy ahhoz, hogy az ilyen belépést az összefonódásban részes felekre gyakorolt megfelelő mértékű versenykényszernek lehessen tekinteni, a belépést valószínűnek kell ítélni, továbbá időszerűen kell történnie, valamint elegendőnek kell lennie az összefonódás potenciális versenyellenes hatásainak kiküszöböléséhez vagy leküzdéséhez (a megtámadott határozat (545) preambulumbekzdése és az 547. sz. lábjegyzet, amely az iránymutatás 68. pontjára utal).



230 A Bizottság által a megtámadott határozatban végzett elemzés, amely a jelen jogalap mérlegelése keretében releváns, a következő lépésekből áll: először is annak megállapítása, hogy a szabályozásból eredő akadályok belépési korlátokként nem játszanak jelentős szerepet (a megtámadott határozat 7.8.2. pontja); másodsor, az Írországban jelentős állomáshelyekkel rendelkező Ryanair és Aer Lingus „erőhelyzetéhez” társuló belépési korlátok fennállásának megállapítása (a megtámadott határozat 7.8.3. pontja); harmadszor, a belépés költségei és kockázatai jelentősek az olyan piacon, amelyet már két jól ismert, nagyméretű légitársaság is kiszolgál (a megtámadott határozat 7.8.4. pontja); negyedszer, magas a Ryanair–Aer Lingus egység részéről várható „agresszív válaszlépések” kockázata (a Bizottság ennek vizsgálata keretében az easyJet, a MyTravelLite és a Go Fly belépési kísérleteire hivatkozott [a megtámadott határozat 7.8.5. pontja]); ötödször, az a megállapítás, mely szerint a versenytársak a kisméretű írországi piacnál vonzóbbnak vélték a többi piacot (a megtámadott határozat 7.8.6. pontja); hatodsor, az a megállapítás, mely szerint a repülőterek túlterheltsége a piacra való belépés jelentős korlátját képezi, akár a dublini repülőtérrel, akár bizonyos célállomás-repülőterekről van szó (a megtámadott határozat 7.8.7. pontja); hetedszer pedig az a megállapítás, mely szerint az összefonódás folytán létrejött jogalannak a dublini repülőtéren fennálló szilárd helyzete a versenytársak fejlődése veszélyeztetésének kockázatával jár (a megtámadott határozat 7.8.8. pontja).

231 Az e kérdésre vonatkozó következtetésként a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Dublinból induló vagy oda érkező járatoknak a Ryanair–Aer Lingus egységgel versenyezve történő üzemeltetése több jelentős belépési korlátot foglal magában. E korlátok nem csupán a repülőtér részleges túlterheltségének problémájában nyilvánulnak meg, és többek között a Ryanairnek és az Aer Lingusnak a honosságuk szerinti országukban fennálló stabil helyzetéhez kapcsolódnak. A felmérés a Bizottság szerint kimutatta, hogy e korlátok következtében bármely újabb belépés csekély valószínűségű, sőt valószínűtlen majdnem minden olyan útvonalon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van. Mivel a szolgáltatások átfedésével érintett útvonalak nagy részén nincsenek potenciális újabb piaci szereplők, valamint figyelembe véve, hogy a versenytársak egybehangzóan akként nyilatkoztak, hogy még csak nem is tervezik, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalannal közvetlen és nagymértékű versenybe lépjenek (többek között úgy, hogy Dublinban állomáshelyet hoznak létre), a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy bármely újabb belépés valószínűtlen, továbbá nem időszerűen történne, valamint nem lenne elegendő ahhoz, hogy megfelelő

versenyképesszert gyakoroljon az összefonódás folytán létrejött jogalanyra és megszüntesse a tervezett összefonódás valószínű versenykorlátozó hatásait (a megtámadott határozat (784) preambulumbekzdése).

*1. Az újabb versenytársak érintett piacokra történő belépése hiányának tulajdonítandó jelentőségéről*

a) A felek érvei

<sup>232</sup> A felperes eljárásban elismeri, hogy ahhoz, hogy valamely belépést megfelelő versenyképesszernek lehessen tekinteni, e belépésnek valószínűnek kell lennie, továbbá időszerűen kell történnie, valamint elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megelőzze vagy megghiúsítsa a tervezett összefonódás potenciális versenykorlátozó hatásait (a megtámadott határozat (545) preambulumbekzdése). Ugyanakkor a felperes azt állítja, hogy a Bizottság több nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el annak értékelése során, hogy e feltételek jelen esetben teljesülnek-e, amennyiben arra a következtetésre jutott, hogy bármely újabb belépés valószínűtlen, továbbá nem lenne időszerű, valamint nem lenne elegendő ahhoz, hogy megfelelő versenyképesszert gyakoroljon az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, és megszüntesse a tervezett összefonódás valószínű versenykorlátozó hatásait (a megtámadott határozat (784) preambulumbekzdése). A felperes szerint a tervezett összefonódás nem korlátozza jelentősen a tényleges versenyt, mivel a belépés kockázata elegendő ahhoz, hogy ellensúlyozza a versenynek az összefonódásból eredő bármilyen csökkenését. Ezzel összefüggésben a felperes hangsúlyozza, hogy nincs közte és a Bizottság között nézetkülönbség azzal kapcsolatban, hogy az összefonódást követően a belépés számos útvonalon „csekély valószínűségűvé” válik.

233 A felperes szerint valójában az a lényeges kérdés, hogy milyen jelentőséget kell tulajdonítani a belépés e hiányának. Amíg a Bizottság megítélése szerint e hiány azt jelenti, hogy belépési korlátok állnak fenn, addig a felperes azt állítja, hogy a belépés hiánya inkább azzal magyarázható, hogy a kérdéses útvonalakon olyan hatékony légitársaság van jelen, amelynek a szolgáltatásait az utazóközönség annyira kielégítőnek találja, hogy jövedelmező belépésnek már nincs is helye. Mivel az állított versenykorlátozó hatások és a belépési korlátok mérlegelése szorosan összefügg, az újabb piaci szereplő belépése csak akkor lenne releváns, ha azt szükségesnek tekintenénk a versenykényszer azon megszüntetésének ellensúlyozása érdekében, amelyet az összefonódás feltehetően kivált. Márpedig a Bizottság jelentősen túlértékelte az összefonódás következtében állítólag megszűnő versenykényszert, ennek következtében pedig jelentősen túlértékelte az e megszűnés ellentételezéséhez szükséges belépési szintet. A több potenciális belépővel jellemzett liberalizált piacon a felperes szerint már az időszerrű belépéssel történő egyszerű fenyegetés is elegendő ahhoz, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalanyt megakadályozza abban, hogy a versenykényszer állítólagos megszűnésének előnyeiben részesüljön. A Bizottság tehát a felperes szerint tévesen ragaszkodik az olyan belépés szükségességéhez, amelynek „időszerrűen” és „kétségteljesen bevonhatatlan” módon kell történnie, illetve tévesen véli úgy, hogy az olyan belépés, amely a művelettel érintett 50 útvonalból csak néhányra vonatkozik, nem elegendő mértékű ahhoz, hogy megghiúsítsa az állítólagos versenykorlátozó hatást.

234 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

#### b) A Törvényszék álláspontja

235 Előjáróban, a felperes által előterjesztett érvelés elfogadása valójában azon következtetés visszavonását követelné meg, amelyre a Törvényszék az első jogalap vizsgálatának eredményeképpen jutott.

- 236 Kétségtelen, hogy – mint azt a felperes állítja – az állítólagos versenykorlátozó hatások és a belépési korlátok mérlegelése szorosan összefügg. Ezzel kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy a felperes egyetért a Bizottság által kifejtett azon gondolattal, mely szerint az újabb piaci szereplő belépése elméleti síkon akkor releváns, ha e belépés lehetővé teszi a versenykényszer azon megszüntetésének ellensúlyozását, amelyet az összefonódás feltehetően kivált. A Bizottság a megtámadott határozat 7.8. pontjában ebben az összefüggésben vizsgálta az újabb versenytársak érintett piacokra való belépésének kérdését.
- 237 Az első jogalap vizsgálatának eredményeképpen ugyanakkor a Törvényszék helytállónak ítélte a Bizottság azon megállapításait, amelyeket egyrészt a Ryanair és az Aer Lingus között jelenleg fennálló versenyhelyzet mérlegelésével, másrészt pedig az összefonódás által e versenyre gyakorolt hatásokkal kapcsolatban tett.
- 238 Ebben az összefüggésben az újabb versenytársak érintett piacokra történő belépésének kérdése azon újabb piaci szereplő esetének kiindulópontjává válik, aki arra a piacra szándékozik belépni, amelyen az összefonódás folytán létrejött jogalany van jelen, amelyről korábban megállapítást nyert, hogy az utazóközönség hátrányára megszüntetné az összefonódásban részes felek között fennálló tényleges versenyt.
- 239 Következésképpen a belépésnek a felperes által hivatkozott egyszerű „fenyegetése” nem kielégítő. Nem kielégítő a felperes által előadott azon okfejtés sem, mely szerint a belépés hiánya a szóban forgó útvonalakon általa tanúsított hatékonysággal, valamint az utazóközönség elégedettségével magyarázható, amely az újabb belépők vonatkozásában a jövedelmezőség minden kilátását megszünteti. Ami fontos, az nem más, mint az olyan belépés kilátásának jellemzése, amely ellentételezi a megtámadott határozatban az értékelés e szakaszában konkrétan meghatározott versenykorlátozó hatásokat.

## 2. A légiközlekedés ágazatában tapasztalható belépésekről és kivonulásokról

### a) A felek érvei

<sup>240</sup> A felperes azt állítja, hogy a belépési korlátok Bizottság által állított fennállásának ellentmond az a számos belépés és kivonulás, amely az európai légiközlekedési ágazatot a deregulációja óta jellemzi (lásd a York Aviation 2008. július 31-i, az európai légi közlekedésben tapasztalható belépésekről és kivonulásokról szóló jelentését). Ezt az ágazatot dinamikus verseny és a belépési korlátok alacsony szintje jellemzi, mint azt a Ryanair „villámgyors európai terjeszkedése” is szemlélteti. Ezenkívül több versenyhatóság úgy ítélte meg, hogy a piaci részesedéseket nem kellett úgy tekinteni, hogy azok mindenképpen a belépési korlátok fennállását bizonyítják. E hatóságok megállapították, hogy a légi közlekedés ágazatában számos belépésre és kivonulásra sor került, ami a repülőterekhez vagy a résidőkhöz kapcsolódó kötöttségek hiányában belépési fenyegetést keletkeztetett (lásd például a Bizottság 2004. február 11-i határozatát [COMP/M.3280. sz., Air France / KLM ügy]). Másfelől a felperes szerint pontatlan azt állítani, hogy a légitársaságok nem lépnek be azokra a piacokra, amelyekre a Ryanair már jelen van: 2003 áprilisától 2006 októberéig a várospárokon 63, a repülőtérpárokon pedig 9 ilyen belépés történt, köztük Írországból is (lásd az RBB Economics 2007. február 20-i, a belépési korlátokról szóló jelentését).

<sup>241</sup> A Bizottság vitatja ezt az érvelést. Többek között azt állítja, hogy az Air France / KLM ügy a következő okokból különbözik a jelen ügytől: a Párizs–Amszterdam útvonalon a résidőknek az említett műveletben részes felek által felajánlott átengedése csak egyike volt az alkalmazott számos kiigazító intézkedésnek; az említett összefonódás folytán létrejött jogalanyak szembesülnie kellett a nagysebességű vonatokból eredő versennyel; valamint különböző versenytársak érdeklődést tanúsítottak a szóban forgó piacra történő belépés iránt, vagy résidőt igényeltek ezen az útvonalon.

## b) A Törvényszék álláspontja

<sup>242</sup> A felperes a Bizottság által a megtámadott határozatban az érintett piacokra való belépéssel kapcsolatban kifejtett elemzést vitatja, azt állítva, hogy a légi közlekedés ágazatát a deregulációja óta számos belépés és kivonulás jellemzi.

<sup>243</sup> Ez az állítás túl általános ahhoz, hogy lehetővé tegye annak megértését, hogy a Bizottság elemzése miért lenne téves. Ez az elemzés ugyanis nem a légi közlekedés ágazatára vonatkozik, hanem éppen arra a 35 útvonalra irányul, amelyek a műveletben részes felek Írországból kiinduló szolgáltatásai között átfedés van. Ezen útvonalaknak, valamint az itt jelen lévő légitársaságoknak a sajátosságait fejtette ki a megtámadott határozat, amelyben a Bizottság hangsúlyozta az írországi állomáshelyben megnyilvánuló előnyt, a Ryanair és az Aer Lingus közismertségét ezeken az útvonalakon, több sikertelen belépési kísérletet, valamint azt a körülményt, hogy a versenytársak egybehangzóan akként nyilatkoztak, hogy még csak nem is tervezik, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalannyal közvetlen és nagymértékű versenybe lépjenek. A verseny és a belépések értékelése tehát az érintett piacokra, nem pedig általában a légi közlekedés ágazatára irányuló célzott elemzésen alapult.

<sup>244</sup> Másfelől meg kell állapítani, hogy az RBB Economics jelentéséből kiemelt, a felperes által hivatkozott adatok nem támasztják alá a felperes álláspontját (lásd az RBB Economics 2007. február 20-i, a belépési korlátokról szóló jelentését). Az e jelentés III. mellékletében szereplő táblázatból (címe: „A Ryanairrel szembeni belépések közelmúltbeli példái”) kiderül, hogy az Írországból (Dublin, Cork vagy Shannon repülőtéréről) induló útvonalakra vonatkozó példák többsége sikertelen belépési kísérlet volt, amennyiben az adott légitársaság a következő év ugyanazon hónapjában már nem volt jelen (a Cork–London útvonalon: bmibaby; a Dublin–London útvonalon: CityJet; a Dublin–Bristol útvonalon: Air Southwest; a Dublin–Glasgow útvonalon: British Airways; a Shannon–London útvonalon: easyJet), vagy pedig az Aer Lingus

belépéseiről volt szó (a Dublin–Bristol és a Dublin–Liverpool útvonalon). Csupán három kivétel van (a Dublin–London útvonalon: Air France, amelyre a megtámadott határozat hivatkozik; a Dublin–Malaga útvonalon: Spanair, valamint a Dublin–Faro útvonalon: TAP Portugal, azzal, hogy a következő évre vonatkozóan nincs adat a jelenlétről). Az összes többi példa olyan célállomásokra vonatkozik, amelyek kapcsán nem Dublin, Cork vagy Shannon repülőtere volt az indulás vagy érkezés helye. A piacon jelen lévő valamennyi versenytárs közül tehát az Aer Lingus gyakorolta a legjelentősebb versenykényszert a Ryanairre azon a 35 útvonalon, amelyekben a műveletben részes felek szolgáltatásai között átfedés van. A közelmúltbeli belépések egyéb esetei elhanyagolhatók.

- <sup>245</sup> Következésképpen nem lehet megállapítani, hogy a belépési korlátok létezésének – amelyet a Bizottság a megtámadott határozatban állított – ellentmondana az a számos belépés és kivonulás, amely az európai légi közlekedési ágazatot a deregulációja óta jellemzi.

### 3. *A Ryanair által alkalmazott gazdálkodási modell figyelembevételéről*

#### a) A felek érvei

- <sup>246</sup> A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság elmulasztotta a belépéseket abban a gazdálkodási modellben (alacsony költségek – alacsony árak) értékelni, amelyet a felperes alkalmaz. A belépési korlát a felperes szerint nem más, mint olyan tényező, amely „a belépést lehetetlenné vagy ráfizetéssé teszi, ezzel együtt lehetővé téve a

már jelen lévő vállalkozásoknak, hogy magasabb árakat alkalmazzanak, mint amelyek a versenyből következnenek” (az EK 82. cikk alkalmazására vonatkozó bizottsági munkaanyag 38. pontja). Az, hogy a Ryanair által üzemeltetett, Dublinból induló útvonalakon jelenleg nem történik belépés, nem magas belépési korlátokra, és nem is a versenyhelyzet hiányosságára utal. Épp ellenkezőleg, ez azt mutatja, hogy a Ryanair annyira versenyképes árakat és kapacitást kínál, hogy a többi légitársaság úgy ítéli meg, hogy nem lenne értelme belépni a piacra, mivel képtelenek lennének a Ryanair áraival versenyezni, a kereslet pedig nem elegendő ahhoz, hogy a kapacitás növelését indokolja. Ha tehát a Ryanair megváltoztatná a gazdálkodási modelljét, „magasabb árakat alkalmazva, mint amelyek a versenyből következnenek”, a kívülálló légitársaságok szabadon beléphetnének az általa üzemeltetett útvonalakra. Ezzel összefüggésben a felperes megjegyzi, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta vagy mellőzte azokat a bizonyítékokat, amelyek alátámasztják, hogy azokon az útvonalakon, amelyeken a felperes az egyetlen szállító, az általa alkalmazott árak ugyanolyan alacsonyok, sőt alacsonyabbak, mint az olyan útvonalakon alkalmazott árai, amelyeken versenytársakkal kell szembesülnie (lásd az RBB Economics 2007. szeptemberi gazdasági kritikáját). Másfelől a felperes szerint figyelembe kell venni a Ryanair azon szándékát, hogy az Aer Lingust „elkülönült és önálló arculatként” kívánja megtartani. A művelet célja így az elkülönült piaci szegmensre történő belépésre és a „teljes körű szolgáltatást” nyújtó légitársaságokkal történő versenyzésre irányul, mindezt pedig nem „fapados” társaságként, hanem az e társaságok szolgáltatásaihoz hasonló szolgáltatásokat kínálva, ugyanakkor alacsonyabb árakon. E cél könnyebben elérhető egy létező nemzeti légitársasággal történő összefonódással, mint újabb légitársaság és az ahhoz tartozó újabb arculat létrehozatalával, figyelembe véve különösen a résidők szűkösségét a fő repülőtereken.

<sup>247</sup> A Bizottság azt állítja, hogy jöllehet a felperes által idézett meghatározás érvényes a vállalkozások magatartásának az EK 82. cikk alapján történő értékelésére, közvetlenül nem alkalmazható az összefonódások ellenőrzése tárgyában. A Bizottság szerint a releváns kritérium annak meghatározásában áll, hogy a piacra történő belépés megakadályozná-e az áraknak a művelet előtti szint fölé emelését. Ezenkívül az a körülmény, hogy a Ryanair rendszeresen magas nyereséget ér el, ellentmond azon állításának, mely szerint úgy biztosítja az utasok számának lehető legnagyobb mértékű növekedését, hogy nem alkalmaz magas árakat akkor, ha ő az egyetlen gazdasági szereplő.



Másfelől az Aer Lingus kivételével egyetlen másik légitársaságnak sincs a Ryanairrel összehasonlítható költségalapja és lekötött eszközei, amelyeket a Dublinból kiinduló versenyre használ fel. Az olyan új belépő esetében, amelynek a bázisrepülőtere az útvonal célállomásán található, a belépéshez kapcsolódó „alternatív költségek” magasabbak az Aer Lingus ilyen költségeinél, mivel több lehetősége van olyan útvonalakra irányítani a gépeit, amelyeken kevésbé élénk az árverseny. A legalacsonyabb költségekkel működő gazdasági szereplővel versenyezve történő piacra belépés a szükséges beruházást figyelembe véve kockázatos és potenciálisan ráfizetéses. A beruházásoknak a forrásvesztéssel és potenciálisan alacsony bevételekkel történő e társítása belépési korlátot képez.

b) A Törvényszék álláspontja

<sup>248</sup> A belépési korlátok elemzését illetően abból az esetből kell kiindulni, amikor a Bizottság azt vizsgálja, hogy az újabb versenytársak belépése olyan versenykényszernek tekinthető-e, amely elegendő az összefonódás potenciális versenyellenes hatásainak megelőzéséhez vagy megfiúsításához. A jelen ügyben e versenyellenes hatások a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzet azon megszűnéséből következnek, amely nagyszámú útvonal vonatkozásában megerősíti a Ryanair piaci helyzetét. A felperes által az értékelés e részével kapcsolatban megfogalmazott kifogásokat a Törvényszék az első jogalap vizsgálata keretében megvizsgálta és elutasította. E kifogások a harmadik jogalap vizsgálata keretében az útvonalról útvonalra végzett mérlegelésnek is tárgyát képezték.

<sup>249</sup> Ebben az összefüggésben az elemzés szempontjából irreleváns azt állítani – mint azt a felperes teszi –, hogy az általa üzemeltetett, Dublinból induló útvonalakon a belépések hiánya azt mutatja, hogy az általa kínált árak és kapacitás annyira versenyképes,

hogy egyetlen versenytársnak sem áll érdekében ezzel versenyezni. Még ha fel is tételezzük, hogy ez az állítás megalapozott, valójában olyan versenyhelyzetre utal, amelyben a Ryanair versenytársaként jelenleg az Aer Lingus van jelen, vagy ő minősül a legvalószínűbb potenciális versenytársnak. Márpedig az elemzés e szakaszában nem a jelenlegi helyzet a fontos, hanem a Ryanair–Aer Lingus egység által uralt útvonalakon az összefonódás folytán létrejövő helyzet.

250 Hasonlóképp, a felperes azon állítása, mely szerint a műveletet követően nem áll szándékában a versenyből következő áraknál magasabb árakat alkalmazni – mint ez következik abból is, hogy azokon az útvonalakon, amelyeken jelenleg a felperes az egyetlen légitársaság, az általa alkalmazott árak ugyanolyan alacsonyak, sőt alacsonyabbak, mint az olyan útvonalakon alkalmazott árai, amelyeken versenytársakkal kell szembeülnie –, nem vonhatja kétségbe a Bizottság által a belépési korlátokra vonatkozóan végzett elemzést. Mint azt ugyanis a Bizottság állítja, az összefonódások ellenőrzése abban különbözik az erőfölényes helyzettel való visszaélés ellenőrzésétől, hogy a piaci szerkezetek ellenőrzéséhez, nem pedig a vállalkozások magatartásának ellenőrzéséhez kapcsolódik. Az összefonódások ellenőrzésének célja a piaci szerkezetek jövőre mutató elemzése alapján elkerülni az olyan műveletek végrehajtását, amelyek a közös piacon vagy annak meghatározó részén jelentősen korlátoznák a hatékony versenyt, többek között erőfölényes helyzet létrehozatalával vagy megerősítésével. Az árakat illetően tehát az képezi a releváns kritériumot, amely lehetővé teszi annak meghatározását, hogy az újabb versenytárs piacra történő belépése megakadályozható-e az áraknak a művelet előtti szint fölé emelését. Az árral kapcsolatos kritérium nem az egyetlen figyelembe vehető kritérium, mivel a művelet végrehajtása a rendelkezésre álló kapacitást, a szolgáltatások választékát vagy minőségét, vagy akár az innovációt is érintheti.

251 Az Aer Lingus hiányában nagy lenne a kísértés a Ryanair számára, hogy maximalizálja a nyereségét a versenykényszer azon hiányának kiaknázása érdekében, amely az érintett piacokon a fő tényleges vagy potenciális versenytársának beolvadásához kapcsolódik. A Ryanairnek az Aer Lingus felhasználásával vagy a díjszabás tárgyában

követett múltbeli gyakorlatával kapcsolatos szándékai nem vonják kétségbe e szerkezeti kockázat hitelességét, amely az összefonódásban részes felek közötti verseny megszüntetéséhez kapcsolódó versenyellenes hatások elemzéséből következik.

- <sup>252</sup> Következésképpen az eddigiekből következik, hogy nem kifogásolható a Bizottsággal szemben, hogy tévesen értékelte volna a versenyhelyzetet azáltal, hogy az érintett piacokra történő belépés valószínűségének mérlegelése során nem vette kellőképpen figyelembe a Ryanair által alkalmazott gazdálkodási modellt.

#### *4. Az Írorszáiban található üzemeltetési állomáshelyek birtoklásához kapcsolódó előnyökről*

##### a) A felek érvei

- <sup>253</sup> Előjáróban a felperes azt kifogásolja, hogy az általa és az Aer Lingus által állítólag birtokolt „erőhelyzet” az Írorszáiban meglévő jelentős állomáshelyeiknek lenne betudható. A felperes szerint a Bizottság elmulasztotta meghatározni az állomáshely fogalmát, és megelégedett annak kijelentésével, hogy a Ryanair és az Aer Lingus erőteljes jelenléte a dublini repülőtéren a versenytárs légitársaságokhoz képest előnyt biztosított számukra. Márpedig az állítólagos előnyök a Ryanair útvonalhálózatából, nem pedig az állomáshelyeiből következtek. Másfelől a Bizottság igen nagy jelentőséget tulajdonított a versenytársak és a kívülálló érdekeltek által az állomáshelyekkel kapcsolatos kérdőívre adott válaszoknak, így többek között az összefonódást ellenző írországi közlekedési minisztérium válaszában. A Bizottság tagadta a Ryanair által annak érdekében előadott adatok relevanciáját is, hogy bizonyítsa, hogy nem állt fenn semmilyen, a dublini állomáshely birtoklásából eredő előny, illetve összehasonlítsa a

helyzetet a charleroi és a hahni állomáshelyek helyzetével (lásd az RBB Economics 2007. február 20-i, a belépési korlátokról szóló jelentését, valamint a Ryanair vezérigazgató-helyettesének 2006. november 28-i, a légiforgalmi állomáshelyek gazdasági vetületéről szóló feljegyzését). Így a Bizottság a felperes szerint megfordította a bizonyítási terhet, és nem „objektív és pártatlan döntéshozóként” járt el.

254 Először is, a felperes tagadja, hogy az állomáshelyek szintjén nagyságrendekben mérhető megtakarítások keletkeznének. Az Aer Lingus által végzett és 2007. február 19-én kelt, a költség-megtakarításokra vonatkozó azon számítást, amelyre a Bizottság a megtámadott határozat 414. sz. lábjegyzetében hivatkozik, feltételezésekből kiindulva vezették le. Az Aer Lingus, amelynek a flottája alapvetően Dublinban állomásozik, nem képes különbséget tenni a flotta méretéhez, illetve az állomáshely méretéhez kapcsolódó nagyságrendi megtakarítások között. Az utaskiszolgálás és a járatkiszolgálás ugyanis minden nehézség nélkül kiszervezhető a dublini repülőtérhez, anélkül hogy ez bármilyen hátrányt jelentene azoknak a légitársaságoknak, amelyek ott nem rendelkeznek állomáshellyel. Maga a Ryanair is alkalmaz ilyen kiszervezést a földi csomagkezelési szolgáltatásokat illetően. A Dublin Airport Authority plc (a Dublin, Cork és Shannon repülőtérének működtetésével foglalkozó társaság) a check-in rendszerekhez való hozzáférést illetően nem részesíti kedvezőbb feltételekben a Ryanairt azon feltételekhez képest, amelyeket a többi légitársaságnak biztosít, az információs pultok pedig minden nehézség nélkül megoszthatók más légitársaságokkal. A zavarokat illetően a felperes emlékeztet arra, hogy az összesen 23 állomáshelyén négy tartalék repülőgépet „köröztet”. Ezért a tartalék repülőgépek átcsoportosításából eredő esetleges költségmegtakarítások a flottához, nem pedig az állomáshelyhez kapcsolódnak. A résidőket és az állomásoztatás céljára szolgáló helyeket illetően a felperes mindenekelőtt megjegyzi, hogy a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL L 14., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 3. o.) megköveteli, hogy az újabb résidők kiosztása során az újonnan belépőket előnyben kell részesíteni a már jelen lévő légitársaságokhoz képest. Ezenkívül a már jelen lévő légitársaságok és az újonnan belépők az állomásoztatás céljára szolgáló helyek kiosztását illetően is egyenlő helyzetbe kerülnek, és az adott repülőtéren már jelen lévő légitársaság az újonnan belépőkhöz képest semmilyen előnyt nem élvez. A felperes a megtámadott határozat (398) preambulumbekzdésében megállapítottakkal ellentétben még azt is vitatja, hogy a repülőterekkel és a szabályozó hatóságokkal szemben „erősebb tárgyalási

helyzetben” lenne. A Ryanair a dublini repülőtéren nem részesül a méretéhez kapcsolódó engedményekben, és nem számít arra, hogy az összefonódást követően ilyenekhez jutna. Ami a szállítókkal folytatott tárgyalások keretében megszerzett előnyöket illeti, a Ryanair legjelentősebb költségelei a hálózatának egészére vonatkoznak, és azok nem az adott repülőtér szintjén dőlnek el.

255 Másodszor, a felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozat (384) preambulumbekzdésében megállapítottakkal ellentétben a dublini repülőtéren nem részesül semmilyen, a méretéhez kapcsolódó kivételes versenyelőnyben. Például a Ryanair a Corkban állomásoztatott egyetlen repülőgéppel naponta hat fordulót végez, míg a Dublinban állomásozó 19 repülőgéppel átlagosan csak négyet. Azokon a különböző repülőtereken keletkező költségei, amelyekről indulva naponta csak egy vagy két járatot üzemeltet, szintén megközelítik, sőt meghaladják az állomáshelyein viselt költségeket. Ezenkívül a többi légitársaság a meglévő útvonalairól visszavonhat repülőgépeket, vagy további repülőgépeket állíthat forgalomba, valamint használhatja a Dublin, Shannon vagy Cork repülőtérét kiszolgáló útvonalainak másik végpontján található állomáshelyeit annak érdekében, hogy az összefonódás folytán létrejött joggalannyal versenyezzen. Továbbá a Ryanair azt állítja, hogy bizonyította, hogy a Dublinban állomásoztatott repülőgépei számának növelése nincs érzékelhető hatással az üzemeltetési költségeire. Végül az a körülmény, hogy a Ryanair a Dublinba irányuló járatait szándékosan az útvonal másik végpontjáról indulva üzemelteti, nehezen egyeztethető össze a Dublinhoz kapcsolódó előny fennállásával.

256 Harmadszor, a felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozat (389)–(392) preambulumbekzdésében megállapítottakkal ellentétben az adott repülőtérről indulva végzett nagyobb arányú műveletek ellenére nem rendelkezik gyorsabb reagálási kapacitással a kereslet változása esetére. Az Írországból állomáshellyel nem rendelkező légitársaságok ugyanis éppen úgy hozzáférhetnek az információhoz, mint az állomáshellyel rendelkező légitársaságok. Ezenkívül a szezonális hatások könnyen előre jelezhetők, bármelyik légitársaságról is legyen szó. Végül a chartertársaságok a főszezonban és a kiemelkedő események idején tényleges versenykényszer

gyakorolnak. Például e társaságok, jóllehet nem rendelkeznek dublini állomáshellyel, a téli időszakban, amikor havazik, képesek járatokat üzemeltetni, ennek következtében pedig kevésbé számít, hogy egyébként az év folyamán naponta több járatot indítanak-e.

<sup>257</sup> Negyedszer, a felperes úgy véli, hogy a megtámadott határozat (555)–(560) preambulumbekendésében kifejtettekkel ellentétben a Dublinban állomáshellyel rendelkező versenytársak versenykényszert gyakorolnak az összefonódás folytán létrejött jogalanyra. A felperes szerint téves azt állítani, hogy a CityJet és az Aer Arann az eltérő gazdálkodási modellek és a jelentéktelen összegű jelenlegi műveletek következtében ne tudná még inkább kiterjeszteni a dublini szolgáltatásait annak érdekében, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalanyra megnövekedett versenykényszert gyakoroljon. Nevezetesen a Bizottság túlzott mértékben az Aer Arann üzleti utazóközönségére összepontosított, anélkül hogy megfelelően figyelembe vette volna e társaság gyors növekedését, és azon szándékát, hogy a Ryanairrel szemben agresszív versenyt folytasson. Ezenkívül az éjszaka folyamán a dublini repülőtéren állomásoztatott repülőgéppel rendelkező társaságok maguk is versenykényszert jelentenek, ellentétben azzal, amit a Bizottság a megtámadott határozat (400) és (560) preambulumbekendésében állít. Valamely társaságnak ugyanis a reggeli és esti járatok üzemeltetéséhez nincs szüksége állomáshely használatára.

<sup>258</sup> Ötödször, a felperes szerint a Dublinnal összeköttetést biztosító útvonalak másik végpontján állomáshellyel rendelkező versenytársak versenykényszert gyakorolnak az összefonódás folytán létrejött jogalanyra. Mivel ugyanis Írország „egyértelmű turistacélpontot” képez, az utasok többsége Írországon kívüli országokból származik, legalábbis azokon az útvonalakon, amelyekre vonatkozóan adatok állnak rendelkezésre. A Bizottság okfejtése alapján tehát az a körülmény, hogy valamely társaság Írországon állomáshellyel rendelkezik, valójában éppen hátrányt jelent. A felperes azt is megjegyzi, hogy ha a dublini repülőteret kiszolgáló légitársaságok többsége nem létesített ott állomáshelyet, ez azért van, mert nem látják ennek értelmét.

- 259 Hatodszor, a felperes azt állítja, hogy az állomáshely nélküli, egyik pontból a másik pontba irányuló útvonalakat – úgynevezett „W-útvonalakat” – üzemeltető társaságok bizonyos útvonalakon tényleges versenykényszert jelentenek. Az ilyen útvonalak még akkor is jövedelmezőek, ha naponta csak egy vagy két oda-vissza járatot indítanak azon célállomások között, amelyeken a társaság nem rendelkezik állomáshellyel, mint azt egyes útvonalakon a Ryanair is csinálja.
- 260 A Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja ezt az érvelést. Másfelől elismeri, hogy a hálózat és a flotta szintjén nagyságrendekben mérhető megtakarítások keletkezhetnek. Így az EasyJet az egyetlen, minimális szolgáltatásokat nyújtó légitársaság, amely a Ryanairhez mérhető nagyságrendű tevékenységeket végez. A Ryanair ugyanakkor nem tagadhatja az állomáshely vagy hálózat üzemeltetéséből származó, nagyságrendekben mérhető megtakarítások fennállását anélkül, hogy a hatékonyság növelésére vonatkozó saját érveinek ellentmondana.

b) A Törvényszék álláspontja

- 261 A Bizottság a jelen jogalap tárgyát képező, a belépési korlátokra vonatkozó elemzés keretében a megtámadott határozatban „[a]z Írországból jelentős állomáshelyekkel rendelkező Ryanair és Aer Lingus erőhelyzetéhez társuló belépési korlátok[at]” vizsgálta (a megtámadott határozat 7.8.3. pontja). A Bizottság szerint az a körülmény, hogy a Ryanair és az Aer Lingus ugyanarról a dublini állomáshelyről kiindulva működik, valamint Corkban és Shannonban is egyaránt jelen van, egyike azoknak az okoknak, amelyek alapján e két légitársaság az Írországból indul vagy oda érkező útvonalakon egymás „legközelebbi versenytársa” (a megtámadott határozat (552) preambulumbekzdése). Ezzel összefüggésben a Bizottság döntéshozatali gyakorlatából következik, hogy az adott állomáshelyen meglévő erőforrások rugalmasságából, valamint az állandó költségek számos útvonal között történő megosztásának lehetőségéből eredő, nagyságrendekben mérhető megtakarítások belépési korlátot képeznek, mivel „a valamely repülőtéren üzemeltetési állomáshellyel rendelkező

légitársaság a költségek vonatkozásában egyértelmű előnyökkel rendelkezik”. E belépési korlát szerepe a jelen ügyben még erősebben érzékelhető, figyelembe véve a két olyan légitársaság közötti szövetséget, amelyek egy és ugyanazon repülőtéren, meghatározó módon vannak jelen (a megtámadott határozat (553) preambulumbeközdése és 557. sz. lábjegyzete).

262 Ebben az összefüggésben a Bizottság a megtámadott határozatban megvizsgálta, hogy a többi légitársaság milyen feltételek mellett pótolhatná az összefonódás következtében megszűnő versenykényszert, valamint hogy a dublini állomáshely hiánya mennyiben képezhet belépési korlátot. A Bizottság három esetet vizsgált: a Dublinban állomáshelyet létesítő új belépő esetét, az útvonal másik végpontján már állomáshellyel rendelkező új belépő esetét, valamint azon új belépő esetét, amely útvonlról útvonalra kiterjedő módon lép be, anélkül hogy az útvonal egyik vagy másik végpontján állomáshellyel rendelkezne (a megtámadott határozat (554) preambulumbeközdése, valamint 7.8.3.1–7.8.3.5. pontja). Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem volt elegendő bizonyíték annak feltételezéséhez, hogy valamely újabb légitársaság Dublinban, Corkban vagy Shannonban lévő állomáshellyel belépne a piacra (a megtámadott határozat 7.8.3.2. pontja), valamint hogy a célállomás repülőtérré támaszkodva, illetve a célállomás repülőtérré nem támaszkodva történő piacra belépés általában nem lenne elegendő azon versenykényszer pótlásához, amelyet az összefonódásban részes felek a tervezett műveletet megelőzően gyakoroltak (lásd a megtámadott határozat 7.8.3.5. pontját, különösen pedig az (584) preambulumbeközdését).

263 A felperes által ezen értékeléssel szemben előterjesztett kifogások vagy azon korábbi megállapításra vonatkoznak, mely szerint az Aer Lingus és a felperes Dublinban jelentős állomáshellyel rendelkezik, ami versenyelőnyt biztosíthat (a megtámadott határozat 7.3.4. pontja), vagy – felületesen – egyrészt a Bizottság által a belépési korlátok elemzése keretében tett azon megállapításra, mely szerint a Dublinban már állomáshellyel rendelkező versenytársaknak valószínűleg nem áll módjában hatékony versenykényszert gyakorolni az összefonódásban részes felekre, másrészt pedig az e megállapításból levont következtetésekre (a megtámadott határozat 7.8.3.1. és 7.8.3.2. pontja).



264 Előjáróban meg kell állapítani, hogy a dublini állomáshely létezése folytán az Aer Lingus és a felperes részére biztosított versenyelőnyvel kapcsolatban a felperes által előadott kifogásokat a Törvényszék az első jogalap vizsgálata keretében megvizsgálta és elutasította. E kifogások a harmadik jogalap keretében az útvonalról útvonalra végzett elemzésnek is tárgyát képezik. A most következő mérlegelés tehát csak anynyiban irányadó, amennyiben a felperes a Bizottság által a megtámadott határozatban annak érdekében előadott tényeket kifogásolja, hogy alátámassza a Ryanair és az Aer Lingus Írországbán fennálló „erőhelyzetéhez” kapcsolódó belépési korlátokra vonatkozó elemzését.

265 Így azon állítással kapcsolatban, mely szerint a Bizottság nem határozta meg az állomáshely fogalmát (lásd a fenti 253. pontot), elegendő megállapítani, hogy ilyen meghatározás szerepel például a megtámadott határozat (44) preambulumbekkezdésében, amely az „állomáshely” kifejezést azon repülőterek minősítésére használja, amelyekre a légitársaságok a repülőgépeiket és a tevékenységeiket összpontosítják, azzal, hogy e légitársaságok alapvetően e bázisrepülőterekről indítva és ide érkeztetve működtetik járataikat. E fogalmat a megtámadott határozat 7.3.4. pontja részletesen meghatározta.

266 Azon állítással kapcsolatban, mely szerint a Bizottság bizonyos információk helyett inkább más információkat használt fel, ezáltal pedig megfordította a bizonyítási terhet (lásd a fenti 253. pontot), elegendő megállapítani, hogy ezt az állítást a felperes további bizonyítás nélkül fogalmazta meg. A felperes nem elégedhet meg annak általános kijelentésével, hogy a Bizottság jelentős súlyt tulajdonított a versenytársak és a kívülálló érdekeltek által adott válaszoknak, így többek között az összefonódást ellenző írországi közlekedési minisztérium válaszának, valamint hogy a Bizottság tagadta azoknak az ellentétes tartalmú adatoknak a relevanciáját, amelyeket a felperes a közigazgatási eljárás során a rendelkezésére bocsátott. Ezt az állítást el kell utasítani, mivel nincsenek olyan magyarázatok, amelyek lehetővé tennék annak megértését, hogy a megtámadott határozatban a felmérés során beszerzett adatokra támaszkodva tett megállapításokat konkrétan miért vonnák kétségbe a Ryanair által szolgáltatott ellentétes tartalmú adatok.

267 A nagyságrendekben mérhető megtakarításokkal (lásd a fenti 254. pontot) és a kereslethez való alkalmazkodási kapacitással (lásd a fenti 256. pontot) kapcsolatban a felperes állításait összefüggéseikben kell értékelni. A Bizottság nem vitatja, hogy a Ryanair hálózata, amelyben 23 állomáshely van, jelentős előnyöket biztosít a Ryanair számára. A Bizottság által végzett elemzés ugyanakkor azokra az előnyökre vonatkozik, amelyek jelen esetben a dublini állomáshelyben, valamint a corki és a shannoni jelenlétben nyilvánulnak meg. A Bizottság e belépési korlátokat vizsgálja, nem pedig az olyan, több állomáshelyet magában foglaló hálózattal való rendelkezéshez fűződő érdeket, mint amilyen Európában a Ryanair és az easyJet hálózata. Ezzel összefüggésben a Bizottság a megtámadott határozatban emlékeztetett arra, hogy ha valamely légitársaság adott repülőtéren állomáshellyel rendelkezik, az két fő előnnyel jár: egyrészt lehetővé teszi a légitársaság számára, hogy a költségekben megnyilvánuló egyes előnyöket élvezzen, másrészt pedig növeli a légitársaság rugalmasságát, lehetővé téve, hogy a kereslet változásaira gyorsabban reagálhasson (a megtámadott határozat (555) preambulumbekzdése).

268 Eltérően a Ryanair azon állításaitól, melyek szerint azokhoz az előnyökhöz, amelyek a Ryanairt Dublinban megilletik, bármelyik légitársaság hozzájuthatna, a Bizottság által ezzel kapcsolatban lefolytatott elemzés nem elméleti jellegű. Különösen, a Bizottság konkrétan megvizsgálta azon két másik versenytárs helyzetét, amelyek Dublinban állomáshellyel rendelkeznek; e versenytársak a CityJet 3 repülőgéppel és az Aer Arann 4 repülőgéppel, szemben az Aer Lingus 22 rövid távú repülőgéppel és a Ryanair 20 repülőgéppel. A Bizottság megállapította, hogy e versenytársak az utóbbi években nem fejlesztették számottevően az állomáshelyüket, és rájuk tartozó okokból ez nem is áll szándékukban (a megtámadott határozat (556)–(558) preambulumbekzdése). A Bizottság azt is hangsúlyozta, hogy a Dublinban történő bármilyen terjeszkedés csak súlyosabbá tenné e repülőtér túlterheltségének problémáját, egyes célállomás repülőtereken pedig résidőproblémákhoz vezethetne (az (559) preambulumbekzdés). A Bizottság azt is kiemelte, hogy az alapos felmérés során végzett elemzésből kiderül, hogy a Ryanair által felsorolt potenciális versenytársak közül egyik sem létesítene Írországon állomáshelyet akkor, ha az összefonódást követően áremelésre kerülne sor (a megtámadott határozat (562) preambulumbekzdése, valamint 563. és 564. sz. lábjegyzete). Másfelől a Ryanair által hivatkozott versenytársak közül többen kivonultak azokról az útvonalokról, amelyeket az utóbbi évek során Dublin felé üzemeltettek (mint például a British Airways a Dublin–London [Heathrow] útvonalról és az Alitalia a Dublin–Milánó útvonalról). A felperes ezzel kapcsolatos érvei (lásd a fenti 257. pontot) csupán megismétlik a megtámadott határozat tartalmát, kijelentve,

hogy az téves, annak magyarázata nélkül azonban, hogy a CityJet és az Aer Arann tevékenysége mennyiben fejlődött, mindezt pedig úgy, hogy közben a megtámadott határozat meggyőző indokokat fejt ki annak alátámasztása érdekében, hogy ez nem így van.

- 269 Az olyan menetrendszerű vagy chartertársaságokra gyakorolt hatásokat illetően, amelyek adott szezonban vagy évben éjszakánként a dublini repülőtéren állomásoztatott repülőgéppel rendelkeznek (lásd a fenti 256. és 257. pontot), a Bizottság helyesen állapította meg a megtámadott határozatban, hogy az e társaságoknak nyújtott előnyök nem voltak összehasonlíthatók az állomáshely üzemeltetésével járó előnyökkel, többek között az útvonalak variálását lehetővé tevő rugalmasságot, a repülőgépek átcsoportosítását, a zavarokkal összefüggésben felmerülő költségek minimalizálását, a személyzetek cseréjét, az utazóközönség kiszolgálását vagy az arculat ismertségét illetően (a megtámadott határozat (560) preambulumbekzdése). Márpedig a jelen esetben az állomáshely üzemeltetéséhez kapcsolódó előnyök számítanak, nem pedig az egy repülőgép üzemeltetésével erre vagy arra a célállomásra történő járatbiztosítás lehetősége.
- 270 A repülőgépek használatát illetően (lásd a fenti 255. pontot) a felperes az Aer Lingusszal fennálló versenyviszonya vizsgálatának szakaszában a Bizottság által lefolytatott elemzést (a megtámadott határozat (384) preambulumbekzdése) kifogásolja. A Corkban állomásoztatott repülőgép, valamint a Dublinban állomásoztatott repülőgépek üzemeltetési szintje közötti különbség magának a dublini állomáshelynek a használatával járó előnyök mérlegelése szempontjából irreleváns. Márpedig a Bizottság a megtámadott határozatban ezt az előnyt helyezi előtérbe (a megtámadott határozat (552) és azt követő preambulumbekzdései).
- 271 Ami az útvonal másik végpontján lévő bázisrepülőtéren, illetve a bázisrepülőtér nélküli útvonalon keresztül történő piacra lépés eseteit illeti (lásd a fenti 258. és 259. pontot), a felperes érvei csupán megismétlik a megtámadott határozatban tett megállapításokat, anélkül hogy azokat kétségbe vonhatnák. Ezek az érvek alapvetően elméleti jellegűek, és nem adnak választ a megtámadott határozatban annak megállapítása kapcsán hivatkozott konkrét tényezőkre, hogy az útvonal másik végpontján

állomáshellyel rendelkező potenciális új belépők hátrányos helyzetben vannak (a megtámadott határozat 7.8.3.3. pontja), valamint hogy az egyik pontból a másik pontba irányuló szolgáltatásokra épülő társaságnak az állomáshely nélküli útvonalért történő belépése valószínűtlen (a megtámadott határozat 7.8.3.4. pontja).

- 272 Az eddigiekből következik, hogy el kell utasítani a felperes által azon belépési korlátok elemzésének kritikájára vonatkozóan kifejtett érveket, amelyeket az irországi üzemeltetési állomáshely működtetéséből származó előnyök jelentenek.

#### *5. A piacra történő belépéshez kapcsolódó költségekről és kockázatokról*

##### a) A felek érvei

- 273 A felperes tagadja, hogy az általa, valamint az Aer Lingus által használt arculat és üzleti módszerek versenyelőnyt jelenthetnének. A Ryanair utóbbi évek során megvalósított gyors terjeszkedése elegendő annak bizonyításához, hogy az újabb piacokra történő belépéshez nem kell ismert arculattal rendelkezni. Hasonlóképp, az easyJet Franciaországon belüli útvonalakra történő sikeres belépése bizonyítja, hogy a helyi légitársaságok e jellegüknel fogva nem élveznek semmilyen előnyt. Az Interneten hozzáférhető keresőprogramok és ár-összehasonlítóknak megkönnyítik az újabb belépők dolgát, mindamellett pedig a forgalmazással járó költségek az útvonalakhoz vagy a szállított utasokhoz viszonyítva a felperes szerint nagyon alacsonyak.

- 274 A felperes azt is előadja, hogy az európai légiközlekedés ágazata tipikus példája annak, amikor a belépési korlátok a potenciálisan vissza nem térülő kiadások csekély összege folytán nem jelentősek. E kiadások összege a lízingre, valamint az iparágban igénybe vehető egyéb finanszírozási módszerekre irányuló számos lehetőség következtében nem túl magas. Ezzel összefüggésben a repülőgépekre, valamint az újabb repülőgépekbe történő további befektetésekre vonatkozó, a Bizottság által a megtámadott határozat (621) preambulumbekzdésében hivatkozott „alternatív költségek” a felperes szerint nem minősülnek potenciálisan vissza nem térülő kiadásoknak. Az érintett repülőgépek ugyanis a másodlagos piacokon könnyedén értékesíthetők vagy bérbe adhatók. A felperes szerint a Bizottság feladata bizonyítani az olyan vissza nem térülő kiadások fennállását, amelyek kellően magasak ahhoz, hogy belépési korlátot képezzenek.
- 275 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

b) A Törvényszék álláspontja

- 276 A Bizottság a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy a belépés költségei és kockázatai jelentősek „az olyan piacon, amelyet már két jól ismert, nagyméretű légitársaság is kiszolgál” (a megtámadott határozat 7.8.4. pontja). E két társaság együtt a teljes utasforgalom 68%-át, az Írországból induló vagy oda érkező, Európán belüli rövid távú járatok által lebonyolított fő utasforgalomnak pedig 80%-át képviseli.
- 277 A Ryanair ezzel kapcsolatos észrevételeinek elutasítása kapcsán a Bizottság megállapította, hogy az ismertség belépési korlátot képezhet, mint ez kiderül az iránymutatásból [az iránymutatás 71. pontjának c) alpontja] és a légiutas-szállítás ágazatára vonatkozó korábbi döntéshozatali gyakorlatából. Márpedig mind az Aer Lingus, mind a Ryanair

„közismertnek” minősül Írorszában, ez pedig jelentős előnyt képez az írországi piacon szerzett tapasztalat, az ismertséghez kapcsolódó hírnév, valamint azon körülmény folytán, hogy a belépés magas marketingköltségeket igényelne (a megtámadott határozat (588)–(591) preambulumbeközdése, valamint 7.8.4.1–7.8.4.3. pontja).

278 A felperesnek az arculathoz és a forgalmazási költségekhez kapcsolódó előnyökkel kapcsolatos érvei vagy a felperes – akinek az ismertségét a Bizottság helyesen hangsúlyozta a megtámadott határozatban – egyedi helyzetét, vagy pedig az Írországon kívüli más piacokon fennálló helyzetet helyezik előtérbe. Márpedig kevésbé valószínű, hogy valamely más légitársaság jelentős beruházások nélkül képes legyen ugyanazokat az eredményeket elérni, mint a Ryanair. Hasonlóképp, az easyJet franciaországi helyzetével történő összehasonlítás kapcsán meg kell állapítani, hogy a Bizottság hangsúlyozta a megtámadott határozatban, hogy e légitársaságnak Írorszában nem sikerült tartósan megmaradnia (a megtámadott határozat (635) és azt követő preambulumbeközdései). Ezen érvek alapján tehát nem vonható kétségbe a Bizottság által a megtámadott határozatban megfogalmazott azon következtetés, mely szerint az újonnan belépőnek magasabb forgalmazási költségeket kellene viselnie annak érdekében, hogy felvehesse a versenyt az összefonódás folytán létrejött joggalannal, amely két, Írorszában nagyon közismert arculattal rendelkezik.

279 Ami a Bizottság azon állítását illeti, mely szerint a piacra történő belépés vissza nem térülő költségek kockázatával jár a versenytársak számára (a megtámadott határozat 7.8.4.4. pontja), a felperes érvei túl általánosak ahhoz, hogy ezen állítás megalapozottságát kétségbe vonják. Különösen, a Bizottságnak a jelen esetben nem volt feladata általános jelleggel bizonyítani az olyan vissza nem térülő kiadások fennállását, amelyek kellően magasak ahhoz, hogy belépési korlátot képezzenek. A Bizottságnak csak azt kellett megmagyaráznia, hogy bizonyos vissza nem térülő kiadások mely okok alapján képeznek olyan belépési korlátokat, amelyek a potenciális belépőt visszatartják az összefonódás folytán létrejött joggalannal történő versenyzéstől. Az ilyen visszatartó hatás jellemzése a belépési korlátok elemzése keretében tökéletesen figyelembe vehető.

- 280 A megtámadott határozat ezzel kapcsolatban megfelelő bizonyítékokat tartalmaz a benne foglalt állítások alátámasztására. Így a Bizottság helyesen fejtette ki a megtámadott határozatban, hogy az írországi piacra történő belépés jelentős kiadásokat tenne szükségessé a Ryanairrel és az Aer Lingusszal szembeni arculat kialakítása, valamint az új utazóközönséghez való hozzáférés érdekében. Az útvonal létrehozatalával járó kiadásokon belül e kiadások jelentenék a legnagyobb részt, mint arra a Bizottság által a megtámadott határozatban idézett nyilatkozat is rámutat (a megtámadott határozat 610. sz. lábjegyzete). Egyéb vissza nem térülő kiadások is szükségképpen felmerülnek a repülőgépek megvásárlásával, bérlésével vagy egyik útvonalról másik útvonalra történő átcsoportosításával, valamint e repülőgépnek és a kapcsolódó szolgáltatásoknak a működtetésével összefüggésben (a megtámadott határozat (621) preambulumbekkezdése).
- 281 Az eddigiekből következik, hogy el kell utasítani a felperes által azon belépési korlátok elemzésének kritikájára vonatkozóan kifejtett érveket, amelyeket a piacra történő belépéshez kapcsolódó költségek és kockázatok jelentenek.

## 6. *A Ryanair hírnevéről mint belépési korlátról*

### a) A felek érvei

- 282 A felperes azt állítja, hogy a mérsékelt költségeinek köszönhető alacsony árakon alapuló agresszív üzletpolitikája nem képez belépési korlátot, ellentétben azzal, amit a Bizottság a megtámadott határozat (624)–(660) preambulumbekkezdésében állít. A Ryanair a liberalizált piacon rendes körülmények között fejlődő gazdasági szereplő módjára viselkedik. Ezenkívül a Bizottság nem bizonyította a fogyasztóknak okozott

tényleges kár fennállását annak bemutatásával, hogy a Ryanair a verseny szintjén azonnal magasabb árakat alkalmazna, amint a versenytársa kivonult a piacról. Valójában a fogyasztók a versenytárs kivonulása után jobb szolgáltatásban részesülnének, mint a belépése előtt. Végül számos légitársaságnak sikerült olyan repülőtereken állomásoztatnia a repülőgépeit, amelyeken a Ryanair már jelentős állomáshellyel rendelkezett, így például a charleroi repülőtéren.

- 283 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

b) A Törvényszék álláspontja

- 284 A Bizottság a megtámadott határozat (624)–(660) preambulumbekkezdésében kifejtette, hogy a Ryanair–Aer Lingus egység részéről várható „agresszív válaszlépések” kockázata miatt magas abban az esetben, ha valamely potenciális versenytárs megkísérelne belépni a művelettel érintett útvonalak valamelyikére (a megtámadott határozat 7.8.5. pontja). E következtetés a Bizottság által lefolytatott felmérés azon eredményein alapul, amelyekből kiderül, hogy a Ryanair az írországi piacra történő belépés esetén alkalmazott agresszív versenyről ismert, amely többek között az árak átmeneti csökkentésében és a kapacitás növelésében nyilvánul meg, mindezt pedig annak érdekében, hogy az új belépőt az Írországból induló vagy oda érkező útvonalokról történő lemondásra kényszerítse (a megtámadott határozat (625) preambulumbekkezdése és 615. sz. lábjegyzete).



- 285 A Ryanair által a közigazgatási eljárás keretében kifejtett azon érvre adott válaszként, mely szerint a Ryanair–Aer Lingus egység részéről a potenciális versenytársakkal szemben várható „agresszív válaszlépések” kockázata nem valós, mivel a Ryanair mindenképpen ugyanazokat az alacsony árakat számítja fel, függetlenül attól, hogy a versenytárs ugyanazon az útvonalon aktív-e, vagy sem, a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a felmérésből kiderül, hogy a Ryanair figyelembe veszi a versenytársainak árpolitikáját, majd ennek megfelelően jár el (a megtámadott határozat (627)–(634) preambulumbekzdése). A Bizottság ezzel kapcsolatban több részletes példát felhozott, amelyek a következőkre vonatkoznak: az easyJet belépési kísérlete (a megtámadott határozat 7.8.5.1. pontja), a MyTravelLite belépési kísérlete (a megtámadott határozat 7.8.5.2. pontja), valamint a Go Fly belépési kísérlete (a megtámadott határozat 7.8.5.3. pontja).
- 286 Meg kell állapítani, hogy a felperes ezen elemzésre vonatkozó érvei csupán megismétlik a közigazgatási eljárás során korábban már előadott és a megtámadott határozatban elutasított érveket. Márpedig a Bizottság e határozatban a jogilag megkövetelt módon bemutatta azokat a körülményeket, amelyek lehetővé teszik azon következtetés alátámasztását, mely szerint a Ryanair rendszeresen csökkenti az árakat és növeli a járatsűrűségét abban az esetben, ha a versenytársai belépnek az írországi piacra. Mint azt a megtámadott határozat megállapítja (a megtámadott határozat 7.8.5.4. pontja), az agresszív válaszlépések e kockázata az összefonódást követően még jelentősebb, hiszen a Ryanair–Aer Lingus egység az Írországból induló vagy oda érkező majdnem minden útvonalon erőfölényben lévő gazdasági szereplővé válna. A Ryanair azáltal, hogy a hírnevét valamennyi versenytárs belépő elrettentésére használja fel, valójában belépési korlátot létesít az újabb versenytársakkal szemben.
- 287 Ezzel kapcsolatban a vita nem a Ryanair által gyakorolt árpolitikára, hanem a Ryanair agresszív jellegére utaló hírnevének belépési korlátként minősítésére vonatkozik, ebből a szempontból pedig a megtámadott határozatban kifejtett indokok elegendők annak megértéséhez, hogy a Ryanair múltbeli magatartása miatt tarthatja vissza a potenciális versenytársakat az olyan piacra történő belépéstől, amelyen a Ryanair jelen van.

288 Következésképpen a Ryanair hírneve által a potenciális versenytársak belépésére gyakorolt hatások elemzésével kapcsolatos érveket el kell utasítani.

### 7. Az időszerű belépésről

#### a) A felek érvei

289 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a kifogásközlés 308. pontjában megjegyezte, hogy „az újabb repülőtérről induló újabb útvonal beindítása három és tizenkét hónap közötti időtartamot vehet igénybe”, valamint hogy „[a] jövedelmezővé válásához tizenkét hónap kell”. Márpedig a Bizottság, ahelyett hogy az ilyen belépést az iránymutatásban meghatározott két év időtartamnak megfelelően időszerűnek ítélte volna, a megtámadott határozatban tévesen azt állapította meg, hogy e körülménynél fogva magas belépési korlátok állnak fenn.

290 A Bizottság megjegyzi, hogy az a konkrét időpont, amelyben a belépésnek történnie kell, a piac jellemzőitől és dinamikájától, valamint a potenciális belépők konkrét képességeitől függ.

b) A Törvényszék álláspontja

291 Az iránymutatás „Időszerűség” című, a felperes által hivatkozott 74. pontja a következőket tartalmazza:

„A Bizottság azt is megvizsgálja, hogy a piacra lépés kellően gyors és tartós-e ahhoz, hogy elriasszon a piaci erő gyakorlásától, vagy ellensúlyozza azt. Hogy mi minősül megfelelő időszaknak, az a piac jellemzőitől és dinamikájától, valamint a potenciális piacra lépők konkrét képességeitől függ. A belépés azonban rendszerint csak akkor tekinthető időszzerűnek, ha az két éven belül megtörténik.”

292 A felperes – a kifogásközlés 308. pontjának idézésére szorítkozva, anélkül hogy a megtámadott határozat tartalmára hivatkozna – azt állítja, hogy a Bizottság az újabb repülőtérrel indulással történő belépés lehetővé tételéhez és a jövedelmezőségének biztosításához szükséges időtartamot a megtámadott határozatban nem helyesen vette figyelembe.

293 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a piacra történő belépés korlátainak értékelése a piac jellemzőitől, valamint a potenciális belépők konkrét képességeitől függ.

294 Az időszzerű belépést illetően a Bizottság az iránymutatásban olyan időtartamot jelölt meg, amely rendes körülmények között nem haladja meg a két évet, a kifogásközlésben pedig három és tizenkét hónap közötti időtartamra utalt. A Ryanair előadja,

hogy ő magának csak néhány hétre van szüksége újabb útvonal beindításához. Ez az időtartam valójában a vizsgált helyzettől függ.

<sup>295</sup> Így az iránymutatásban a Bizottság minden esetre kiterjedően arra szorítkozik, hogy olyan elemzési keretet biztosítson, amelyet az általa vizsgálandó ügyekben alkalmazhat, továbbfejleszthet és finomíthat (az iránymutatás 6. pontja). A jelen esetben a kifogásközlésben megjelölt időtartam az újabb repülőtérrel indulással végrehajtott belépés esetére utal, míg a Ryanair által hivatkozott időtartam e vállalkozás hírnevének felel meg. Ezek az időtartamok sem ellentmondásban nem állnak egymással, sem pedig a Bizottság által a megtámadott határozatban kialakított téves értékelést nem tárnak fel.

<sup>296</sup> A Bizottság ugyanis a piacra történő belépés korlátaira vonatkozóan a megtámadott határozatban lefolytatott elemzés keretében alapvetően arra fektette a hangsúlyt, hogy az érintett útvonalakon milyen valószínűsége van a komoly belépéseknek, valamint arra a kérdésre, hogy az ilyen belépések kellően jelentősnek bizonyulnának-e ahhoz, hogy a művelet versenyellenes hatásait megelőzzék vagy megghiúsítsák. A Bizottság ezt az elemzést a piac és a piaci szereplők sajátos jellemzőit figyelembe véve folytatta le. A felperes nem fejté ki, hogy ez az elemzés miért alapulna az időszerű belépés fogalmának téves értékelésén, és még csak azt sem, hogy ez az elemzés mennyiben változhatna.

<sup>297</sup> Következésképpen az időszerű belépésre alapított érvet el kell utasítani.

## 8. Az Írországon kívüli jövedelmezőbb útvonalak létezéséről

### a) A felek érvei

<sup>298</sup> A felperes azt állítja, hogy a Dublinból induló útvonalak üzemeltetése legalább annyira jövedelmező, „mint a Kelet-Európából vagy Skandináviából induló” útvonalaké, ellentétben azzal, amit a Bizottság a megtámadott határozatban állít (a megtámadott határozat (661)–(669) preambulumbekzdése). A forgalmazási költségek Írorszámban nem magasabbak, mint máshol. A dublini repülőtér jelenleg nagyjából 90 légitársaság használja, köztük számos olyan, amelyek a közelmúltban léptek be a piacra. A felperes szerint tehát nem szükséges, hogy Írorszámban másodlagos repülőterek legyenek, hiszen Dublin, Shannon és Cork repülőtere a minimális szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szereplők számára is könnyen hozzáférhető. Több légitársaság (a British Airways, a CityJet, a Lufthansa, a bmi, az easyJet, a TAP Portugal és a SkyEurope Airlines) akként nyilatkozott, hogy hajlandó lenne belépni a dublini repülőtér által képezett piacra, ezeket az információkat azonban a Bizottság mellőzte vagy figyelmen kívül hagyta. Az ír gazdaság dinamizmusa megkönnyítené az ilyen belépést.

<sup>299</sup> A Bizottság azt állítja, hogy a megtámadott határozat (663)–(668) preambulumbekzdésében bemutatta azokat a tapasztalatokra épülő adatokat, amelyekből kiderül, hogy a versenytársak az írországi piacot nem találták vonzóknak a belépéshez, ennek következtében pedig nem volt várható, hogy ott letelepedjenek.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 300 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy az általa végzett felmérésekből kiderül, hogy az írországi piac számos versenytárs szerint nem különösebben vonzó, és számos potenciális versenytárs jelezte, hogy inkább más célállomások felé szándékoznának újabb útvonalakat indítani, mint Írországba (a megtámadott határozat (663) preambulumbekzdése).
- 301 A Bizottság a megtámadott határozatban ezen eredmény magyarázata érdekében több indokot kifejtett:
- a piacra történő belépés jóval magasabb forgalmazási költségekkel járna, mint az olyan más piacokra történő belépés, amelyekre nem jellemző, hogy ott már jelen lenne egy teljesen kiépített állomáshellyel rendelkező, jelentős „fapados” légitársaság (a megtámadott határozat (664) preambulumbekzdése);
  - az írországi piac viszonylag kis méretű piacnak minősül, amely csupán négy millió lakost számlál, vagyis kevesebbet, mint a „Nagy-London övezet” népessége (a megtámadott határozat (665) preambulumbekzdése);
  - általában véve a „kis írországi piac” a „kelet-európai” vagy a „skandináviai” piaccal összehasonlítva nem bizonyul a legjövődelmzőbb vagy a leggyorsabban növekvő piacnak (a megtámadott határozat (666) preambulumbekzdése);

- Írország földrajzi elhelyezkedése inkább visszatartja, mint ösztönözné az újabb belépéseket (a megtámadott határozat (667) preambulumbekendése);
- a teljes körű szolgáltatást nyújtó olyan légitársaság ösztönzői, amely a gyűjtő-elosztó („hub”) repülőtere és Dublin közötti útvonalat üzemeltet, eltérőek az egyik pontból másik pontba közlekedő társaság ösztönzőitől, ami csökkenti a versenykényszert; a teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaság tevékenysége alapvetően arra irányul, hogy a „hub” repülőterére szállítsa a tranzitutasokat, akik onnan tovább indulnak a végső célállomásukra, míg az egyik pontból másik pontba közlekedő társaság alapvetően arra törekszik, hogy az egyik pontból másik pontba vezető útvonalakon a lehető legjobban kihasználja a repülőgépet (a megtámadott határozat (668) preambulumbekendése);
- a minimális szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok vonatkozásában Írország azzal a hátránnyal jár, hogy nem rendelkezik Dublin övezetében található másodlagos repülőterekkel (a megtámadott határozat (669) preambulumbekendése).

<sup>302</sup> Meg kell állapítani, hogy a felperes által a fenti elemzés kritikájaként előadott érvek nem vonhatják kétségbe ezt az elemzést. Így a felperes azon állítása, mely szerint a Dublinból induló útvonalak üzemeltetése legalább annyira jövedelmező, „mint a Kelet-Európából vagy Skandináviából induló” útvonalaké, nem elegendő ahhoz, hogy kétségbe vonja a potenciális versenytársak által a dublini belépés tárgyában tett nyilatkozatokat (lásd például a megtámadott határozat (666), (668) és (669) preambulumbekendését). Hasonlóképp, a forgalmazási költségekkel kapcsolatos állítás nem veszi figyelembe a Ryanairnek az írországi piacon fennálló különleges helyzetét, amelyet a Törvényszék már megvizsgált (lásd a fenti 277. és 278. pontot). A Ryanair által hivatkozott, közelmúltbeli belépésekkel kapcsolatos példákat a Bizottság a megtámadott határozat (633) preambulumbekendésében a jogilag megkövetelt módon elemezte és cáfolta (lásd a fenti 244. pontot). Másfelől, jóllehet a gazdasági szereplők figyelembe veszik az írországi gazdaság dinamizmusát, ez olyan körülmény, amely az általános gazdasági helyzettől függően változhat.

303 Az eddigiekből következik, hogy el kell utasítani a felperes azon érveit, amelyeket annak vitatása érdekében adott elő, hogy bizonyos versenytársak vonatkozásában a Dublinból kiindulva üzemeltetett útvonalakkal összehasonlítva nagyobb jövedelmezőséget eredményeznek a „Kelet-Európából vagy Skandináviából kiindulva” üzemeltetett útvonalak.

## 9. A repülőtéri túlterheltségről

### a) A felek érvei

304 A felperes vitatja, hogy a dublini repülőtér állítólagos túlterheltsége belépési korlátot képezne. A gyakorlatban a résidők hozzáférhetősége csak reggel, egy órán át korlátozott az induló repülőgépek számára, valamint késő délután és este egy vagy két, félóraig terjedő rövid időszakon keresztül az érkező repülőgépek számára. A felperes szerint gyakori, hogy a repülőtereken ilyen intenzív tevékenységgel jellemezhető időszakok fordulnak elő, mindamellett pedig továbbra is jelentős lehetőségek maradnak a növekedésre. Ahhoz, hogy a versenytárs légitársaságok naponta három vagy négy oda-vissza járatot üzemeltethessenek, elegendő, ha az útvonal másik végpontján található állomáshelyről induló és Dublinba érkező járataikat úgy indítják, hogy elkerülik azokat az időszakokat, amikor a dublini repülőtér leszállópályái nagyon zsúfoltak. Ezenkívül a Dublinba érkező utasok számának jelentős növekedése annak ellenére bekövetkezett, hogy a dublini repülőtér kapacitását a Dublin Airport Authority korlátozottnak találta. A repülőtér kapacitása várhatóan növekedni fog az ott jelenleg is kivitelezés alatt álló nagyszabású fejlesztési programnak köszönhetően, az útvonalakon pedig – ideértve a rövid távú útvonalakat is – további kapacitás áll rendelkezésre.



Mindazonáltal, ha a résidók telítettsége problémát okozott volna, ezt a Bizottság által az ágazatban követett korábbi gyakorlatnak megfelelően a résidókkal kapcsolatos kötelezettségvállalások útján könnyen meg lehetett volna oldani.

- 305 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

b) A Törvényszék álláspontja

- 306 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a repülőterek túlterheltsége „a piacra történő belépés másik jelentős korlátját” képezi, legyen szó akár a megfelelő terminálkapacitás megszerzésének szükségességéről, akár pedig azon pályáknak a kapacitásáról, amelyeknek a használata a korlátozott mértékben rendelkezésre álló résidók kiosztásának függvénye (a megtámadott határozat 7.8. pontja, különösen a (670) és (671) preambulumbekzdése).

- 307 A Bizottság a dublini repülőtéren fennálló kapacitásbeli kötöttségeket is elemezte (a megtámadott határozat 7.8.7.1. pontja). A Bizottság megállapítása szerint a felmérés kimutatta, hogy a potenciális újonnan érkezőket visszatartja a pályák csúcsforgalom idején fennálló zsúfoltsága, valamint az, hogy nincs elég kijelölt várakozóhely. Nincs sok esély arra, hogy e problémák a közeljövőben megszűnjenek, mivel újabb pálya építését csak 2011-re vagy 2012-re irányozták elő, ez pedig nem teszi lehetővé a potenciális versenytársak gyors belépését. A Bizottság ezt követően a dublini repülőtéren kívüli más repülőterek helyzetét vizsgálta (a megtámadott határozat

7.8.7.2. pontja), valamint útvonalról útvonalra részletezte azt (a megtámadott határozat 7.9. pontja).

- 308 A Bizottság végül hangsúlyozta, hogy a repülőterek túlterheltsége visszatartó körülményt jelent a potenciális újonnan érkezők számára, mind az utazóközönség időtényezőre érzékeny részét vagy az üzleti utasokat (a Bizottság szerint az utazóközönség 20–30%-át), mind pedig a magáncélú utasokat (a megtámadott határozat 7.8.7.3. pontja) illetően.
- 309 Ezzel összefüggésben azt is meg kell állapítani, hogy a felperes által ezen elemzés kritikája érdekében előadott érveket a Bizottság a közigazgatási eljárás során a jogilag megkövetelt módon cáfolta. Így a Bizottság a megtámadott határozatban megmagyarázta, hogy a dublini repülőtér pályáinak a csúcsgalamban idején fennálló zsúfoltsága, valamint a nem megfelelő számú kijelölt várakozóhelyhez kapcsolódó nehézségek miatt jelentenek problémát azon potenciális belépők számára, amelyek erről a repülőtérrel indítva vagy oda érkeztetve szándékoznak útvonalakat üzemeltetni, ez pedig még akkor is így van, ha az útvonal másik végpontján rendelkeznek állomáshellyel. A Bizottság a megtámadott határozatban azt is kifejtette, hogy a dublini repülőtér kapacitásának növekedése nem következik be rövid távon, mint azt a Ryanair állítja. Magának a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások relevanciájának a vizsgálatára az ötödik jogalap vizsgálata keretében kerül sor, amely az elemzés e vetületére vonatkozik.
- 310 Az eddigiekből következik, hogy a repülőtéri túlterheltségre vonatkozó érvelést el kell utasítani.

10. *A Ryanair–Aer Lingus egységnek a dublini repülőtéren fennálló helyzetéről*

## a) A felek érvei

<sup>311</sup> A felperes azt állítja, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalany a repülőtéri illetékekkel, a repülőtéri létesítmények használatával vagy a bővítési tervekkel kapcsolatos egyeztetési folyamat keretében nem rendelkezik megnövekedett tárgyalóképességgel (a megtámadott határozat (701)–(708) preambulumbekzdése). Azoknak az illetékeknek a mértékéről, amelyeket a dublini repülőtéren a valamennyi felhasználó számára szükséges létesítményekért a Dublin Airport Authority jogosult beszédni, a Commission for Aviation Regulation, vagyis a Ryanairtól és az Aer Lingustól egyaránt teljes mértékben független testület dönt. Ezenkívül, mivel a Ryanairnek számos nézeteltérése van a Dublin Airport Authorityval, nincs ok azt feltételezni, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalanyak több esélye lenne befolyásolni a bővítési terveket. A felperes azt is megjegyzi, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban következetlen, mivel egyrészt azt állítja, hogy a dublini állomáshely léte a működési hatékonyság növelése szempontjából alapvető jelentőségű, másrészt pedig kifejti, hogy hitelesnek a felperes azon fenyegetése, hogy számos járatot megszüntet, ezáltal pedig lemond az állítólagos előnyökről.

<sup>312</sup> A Bizottság vitatja ezt az érvelést, amely szerinte nem veszi figyelembe a művelet végrehajtása esetén fennálló helyzetet.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 313 A Bizottság a megtámadott határozatban megvizsgálta, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalany milyen helyzetben lenne a dublini repülőtéren, mivel e jogalany két olyan légitársaság egyesülésének eredményeképpen jönne létre, amelyek e repülőtérnek messze a legjelentősebb használói (a megtámadott határozat 7.8.8. pontja).
- 314 Mint ez az iránymutatás 36. pontjából következik, a Bizottság e piaci erőt annak értékelése céljából vizsgálta meg, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalany felhasználhatja-e azt a versenytársai belépésének vagy fejlődésének akadályozására (a megtámadott határozat (701) preambulumbekzdése). E vizsgálat végén a Bizottság megállapította, hogy nem volt megalapozatlan a Ryanair versenytársainak azon aggodalma, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalany a Dublin Airport Coordination Committeeen (a Dublini Repülőtér Koordinációs Bizottsága, amelyben a Ryanair–Aer Lingus egység a szavazatok többségével rendelkezik, a „légi közlekedésen belüli mozgások” több mint 56%-át bonyolítva le) belüli többségét, valamint a dublini repülőtéren fennálló egyedi erőhelyzetét a szabályozó hatóság olyan irányú befolyásolására fogja felhasználni, hogy az a Ryanair igényei szerint alakítsa ki a repülőtérteret. A Bizottság annak megállapításával zárta az elemzését, hogy az összefonódás lehetővé teszi az új jogalany számára, hogy a repülőtéri illetékekkel, a repülőtéri létesítmények használatával és a bővítési projektekkel kapcsolatos egyeztetések során „nagyobb súllyal” rendelkezzen, ez pedig nehezebbé teszi a versenytársai belépését vagy terjeszkedését (a megtámadott határozat (706)–(708) preambulumbekzdése).
- 315 A felperes által ezen elemzés vitatása érdekében kifejtett érvek nem vonhatják kétségbe az elemzés megalapozottságát. A Bizottság a megtámadott határozatban a jogilag megkövetelt módon kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján az összefonódás folytán létrejött jogalany olyan megnövekedett piaci erővel rendelkezik, amely lehetővé teszi számára a dublini repülőtér kezelésének bizonyos vetületeivel összefüggő döntések befolyásolását. Különösen, a Bizottság a határozatban szemléltette az új jogalany

azon lehetőségét, hogy kedvezőbb repülőtéri illetékeket érjen el (a megtámadott határozat (702) preambulumbekzdése).

- 316 Következésképpen a Ryanair–Aer Lingus egységnek a dublini repülőtéren fennálló helyzetére vonatkozó érvelést el kell utasítani.
- 317 Az eddigiek összességéből következik, hogy a második jogalapot teljes egészében el kell utasítani.
- 318 A művelet által a versenyre gyakorolt hatások elemzésének értékelésére adott e válasz hatása ugyanakkor szükségessé teszi az e kérdésre vonatkozó harmadik és negyedik jogalap vizsgálatát is.

*C–A harmadik, az útvonalról útvonalra végzett versenyszempontú elemzésre vonatkozó jogalapról*

### *1. Az elfogadhatóságról*

#### a) A felek érvei

- 319 Az Írország és az Aer Lingus által támogatott Bizottság azt állítja, hogy a harmadik jogalap keretében levezetett érvelés elfogadhatatlan. A keresetlevél benyújtásának

szakaszában az első két jogalap keretében bemutatott érvekre, valamint a mellékletként csatolt jelentésre utalás a Törvényszék eljárási szabályzatának 44. cikkében megfogalmazott követelményekre tekintettel nem elegendő. A válaszban előadott érvek a Bizottság szerint sokkal alaposabbak, mint a keresetlevélben előadott érvek, a York Aviation második jelentését pedig a felperes az eljárás igen előrehaladott szakaszában terjesztette elő. Mindazonáltal a Bizottság vitatja a York Aviation jelentéseinek bizonyító erejét, amely jelentések a bizonyítékok „rosszhiszemű” felhasználásának minősülnek. A York Aviation táblázataiban felhasznált egyes bizonyítékkategóriák hasznosabbnak bizonyulnak a piac meghatározása, mint a versenyhelyzet értékelése szempontjából.

320 A felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozat 7.9. pontja szerinti, útvonalról útvonalra végzett elemzésben három alapvető hiba van. Ez az elemzés az első és második jogalap keretében megjelölt „általános hibákon” alapul. Továbbá olyan bizonyítékokon is alapul, amelyek nem megbízhatók, valamint nem veszi figyelembe a Ryanair által a közigazgatási eljárás során szolgáltatott adatokat. Így a Bizottság tévedett, amikor az összes hagyományos nemzeti légitársaságot kizárta az elemzéséből azon az alapon, hogy e légitársaságok az összefonódás következményeinek értékelése szempontjából nem relevánsak, miközben a vizsgált 35 útvonal némelyikén többen közülük jelen vannak, és versenykénszert gyakorolnak. A felperes a keresetlevélhez csatolt mellékletben benyújtott egy első jelentést, amely nem más, mint a York Aviation 2007. szeptemberi jelentése, amely tartalmazza az egyes érintett útvonalak vonatkozásában felhasznált adatok összefoglalóját, valamint a felperes által azzal kapcsolatban megfogalmazott kritikákat, hogy a Bizottság hogyan használta fel ezeket az adatokat. Az útvonalról útvonalra végzett elemzés keresetlevélben történő részletes cáfolata nem lett volna lehetséges úgy, hogy az ne lépje túl azt a legnagyobb oldalszámot, amelyet a Törvényszékhez benyújtott keresetlevél főszabály szerint nem haladhat meg. A felperes a válaszhoz csatolt mellékletben az érveinek részletesebb szemléltetése érdekében benyújtott egy másik jelentést, amelyet szintén a York Aviation készített.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 321 A keresetlevél a harmadik jogalap bemutatását öt pontban részletezi, amelyek lényegében annyiból állnak, hogy utalnak az első és a második jogalap keretében előterjesztett érvekre, valamint általánosan hivatkoznak a York Aviation 2007. szeptemberi jelentésére. A felperes az észrevételeinek megfogalmazása során megelégszik annak kijelentésével, hogy a Bizottság által útvonalról útvonalra végzett elemzést a felek számára készült Gyakorlati útmutató alapján nem volt képes megválaszolni, amely útmutató értelmében a keresetlevél maximális oldalszáma 50 lehet, amelyet csak a jogi vagy ténybeli szempontból különösen bonyolult ügyek esetében lehet túllépni (lásd a felek számára készült Gyakorlati útmutató 10. pontját). A felperes csak a válasz szakaszában vitatta részletesen a Bizottság által a megtámadott határozat 7.9. pontjában lefolytatott, az érintett 35 piac mindegyikére kiterjedő, útvonalról útvonalra végzett elemzést. A felperes ezzel kapcsolatban a York Aviation második jelentésére utalt, anélkül hogy bármilyen indokot előadott volna annak magyarázata érdekében, hogy e jelentést az eljárásnak miért csak e szakaszában terjeszti elő.
- 322 Az eddigiekből következik, hogy még ha az e kérdéssel kapcsolatban hivatkozott érvek ugyanazok is, amelyeket az első két jogalap már kifejtett, illetve amelyek a York Aviation első jelentéséből (különösen e jelentés „Az adatok Bizottság általi, útvonalról útvonalra történő felhasználásának elemzése” című E. részében levezetett okfejtésekből) következnek, a keresetlevél az eljárási szabályzat 44. cikkével összhangban tartalmazza a harmadik jogalap rövid ismertetését. A válasz ezt az érvelést veszi át, és részletezi a Bizottság által az ellenkérelemben ezzel kapcsolatban megfogalmazott észrevételekre tekintettel.
- 323 Mint azt az alábbi 330. és azt követő pontok kifejtik, a felperes érvei lényegében arra irányulnak, hogy kétségbe vonják a Bizottság által a megtámadott határozatban a következőkkel összefüggésben tett megállapításokat: a piac egyik pontból másik pontba irányuló útvonalak piacaként (vagyis nem egyik repülőtérrelől másik repülőtérre irányuló útvonalak olyan piacaként, mint amelyet például a Dublin–London [Stansted]

vagy a Dublin–London [Heathrow] útvonal képez) történő meghatározása; a tranzit-utasoknak (mint például az olyan utasok, akiknek a tényleges végállomása New York a Dublin–New York útvonalon, Londonon keresztül) tulajdonítandó jelentőség; az üzleti utasok, valamint az időtényezőre érzékeny utasok szerepének figyelembevétel, valamint az érintett piacra történő, az összefonódás folytán létrejött joggalannyal való versenyzés céljából végzett belépés eshetősége (azon hatással együtt, amellyel az érintett társaságok Írorszáiban fennálló ismertségéből, az ezen útvonal valamely pontján található állomáshely létéből, illetve a kérdéses repülőtér egyedi jellemzőiből származhat).

324 A keresetlevélben röviden összefoglalt és a York Aviation 2007. szeptemberi első jelentésében, valamint a válaszban részletesen kifejtett ezen érvek a felperes által hivatkozott azon általános értékelést fogják össze, mely szerint a Bizottság hibákat követett el a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzetre vonatkozó elemzés, valamint az összefonódást követően a különböző piacokra történő esetleges belépések vizsgálata során.

325 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a keresetlevélben a harmadik jogalap vonatkozásában kifejtett érvek megfelelnek az eljárási szabályzat 44. cikkében megfogalmazott követelményeknek, és azokat elő lehetett adni a válaszban, figyelembe véve többek között a York Aviation 2007. szeptemberi, a keresetlevélhez mellékletként csatolt első jelentésében foglalt adatokat.

326 Mellékesen meg kell jegyezni, hogy ez az érvelés szükséges a felperes számára ahhoz, hogy a megtámadott határozat megsemmisítését elérje. Az adott útvonalra vonatkozó elemzés ugyanis már önmagában igazolhatja a Bizottság azon határozatát, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (3) bekezdése szerinti kritérium alapján megtiltta a műveletet. Az olyan erőfölényes helyzet létrehozatala, amely ezen útvonalak valamelyikén a hatékony verseny jelentős korlátozásával jár, önmagában elegendő



ahhoz, hogy a művelet közös piaccal való összeegyeztethetlenségét eredményezze, a hatékonyság javulására és a kötelezettségvállalásokra vonatkozóan a negyedik és ötödik jogalap vizsgálata keretében elvégzett elemzés eredményétől függően.

- 327 Ami a York Aviation második jelentését illeti, amelyet a felperes az érveinek részletesebb szemléltetése érdekében nyújtott be, meg kell állapítani, hogy – mint azt a Bizottság állítja – a felperes e jelentést a válaszban levezetett érvelés alátámasztása érdekében, a keresetlevél és a York Aviation első jelentése kiegészítéseként terjesztette elő, anélkül hogy bármilyen módon indokolta volna, hogy a megtámadott határozatban útvonalról útvonalra végzett elemzés tartalmára vonatkozó e jelentést miért ilyen késedelmesen nyújtotta be.
- 328 Következésképpen a Törvényszék a York Aviation második jelentésének tartalmát a felek érveinek mérlegelése során az eljárási szabályzat 48. cikkének 1. §-a alapján nem veszi figyelembe.

## *2. Az ügy érdeméről*

### *a) A Dublin–London útvonalról*

#### *A felek érvei*

- 329 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a Dublin–London útvonalon – amely az Írország és az Európai Unió más tagállamai közötti utasszállítási piacnak hozzávetőleg

30%-át képviseli, minden héten mintegy 320 fordulóval, amelyek közül 100-at a bmi, a British Airways és a CityJet végez – nem szolgált olyan bizonyítékokkal, amelyek alapján megállapítható lenne, hogy e versenytársak nem gyakorolhattak „versenykényszert” az összefonódás folytán létrejött jogszerzőre.

330 A felperes a bmi-vel kapcsolatban – amely a 10–20%-os piaci részesedésével a megtámadott határozat szerint a Dublin–London útvonalon a felperes és az Aer Lingus fő versenytársa – azt állítja, hogy a Bizottság nem magyarázta meg, hogy mennyiben jelentős az a tény, hogy a felperes a heathrow-i gyűjtő-elosztó repülőtérén át képes tranzitútvonalat kínálni az utasainak (a megtámadott határozat (795) preambulumbekzdése). A bmi legtöbb utasa ugyanis – hasonlóan az Aer Lingus utasaihoz – nem tranzitutas. Hasonlóképp, a Bizottság a felperes szerint nem magyarázta meg, hogy az a tény, hogy a bmi *economy* és *business class* szolgáltatást is kínál, miért jelentené azt, hogy nem áll versenyben az Aer Lingusszal, amelynél csak egyféle osztály van. A felperes szerint e különbség az ilyen rövid járatok esetében végeredményben alig számít, a Bizottság pedig egyáltalán nem hasonlította össze a bmi *economy class* árait az Aer Lingus egyféle osztályának áraival. Másfelől annak a körülménynek, hogy az Aer Lingus kétszer annyi fordulót végez, és kétszer annyi utast szállít, mint a bmi, a felperes szerint nincs jelentősége, mivel a bmi-nek módjában áll a Heathrow repülőtérén rendelkezésére álló nagyszámú résidőt annak érdekében felhasználni, hogy a Dublin–London útvonalon vegye igénybe azokat a résidőket, amelyeket addig kevésbé jövedelmező útvonalakon használt fel.

331 A British Airwayszel kapcsolatban, amely Dublinból indulva hetente 26-27 fordulót végez Gatwick repülőtérére, a felperes azt állítja, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg, hogy az utasok ezen az útvonalon fontosnak találták-e azokat a szempontokat, amelyekre a felperes hivatkozik, és amelyek megegyeznek a bmi-vel kapcsolatban általa kifejtett szempontokkal. Másfelől annak megállapításával, hogy a British Airways annál is inkább kevésbé vesz részt a versenyben, mint az Aer Lingus, hogy nem ugyanazt a londoni repülőtérrel szolgálja ki (vagyis a Gatwick, nem pedig a Heathrow repülőtérrel), a Bizottság ellentmondott önmagának, amennyiben azt az álláspontot képviselte, mely szerint a városparók minősülnek releváns piacoknak.

- 332 A CityJettel kapcsolatban a felperes azt állítja, hogy a verseny elemzése szempontjából nem releváns az a körülmény, hogy e légitársaság kisebb repülőgépeket használ a London-City repülőtér csekély hosszúságú pályái miatt, amelyeket a felperes és az Aer Lingus repülőgépei nem használhatnak. A kérdés inkább az, hogy a CityJet ajánlatai kellően versenyképesek-e ahhoz, hogy ezen az útvonalon alternatívát képezzenek. Márpedig, mivel mind a CityJet, mind pedig az Aer Lingus és a Ryanair nagyszámú üzleti utasokat szállít, kevésbé számít, hogy csak a CityJet szállít többségében olyan üzleti utasokat, akik érzékenyebbek az időtényezőre. A Bizottság ugyanis a megtámadott határozat (312)–(331), valamint (800) preambulumbekkezdésében úgy ítélte meg, hogy a légitársaságok utasai tekintetében egységes piac létezik, anélkül hogy az utasok időtényezőre való érzékenysége szempontjából különbséget kellene tenni. Mivel a CityJet, a Ryanair és az Aer Lingus mind üzleti, mind pedig magáncélú utasokat is szállít, a felperes szerint a CityJet ezen utasokkal kapcsolatban versenykényszert gyakorol.
- 333 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

### A Törvényszék álláspontja

- 334 A Bizottság a megtámadott határozatban elemezte, hogy az összefonódás a Dublin–London útvonalat illetően milyen hatással van a versenyre (a megtámadott határozat (791)–(810) preambulumbekkezdése). A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy „a tervezett művelet jelentősen korlátozná a hatékony versenyt, amennyiben [ezen az útvonalon] erőfölényes helyzetet hozna létre” (a megtámadott határozat (810) preambulumbekkezdése).

- 335 A felperes ezzel kapcsolatban azt az érvelést is megismétli, amelyet a közigazgatási eljárás során előadott, és amelyet a megtámadott határozat elutasított. Ez az érvelés, amely felületes és töredékes, nem elegendő a Bizottság által a megtámadott határozatban kifejtett, a közigazgatási eljárás során beszerzett eredményeken alapuló okfejtés kétségbe vonásához.
- 336 Hangsúlyozni kell ugyanis, hogy a megtámadott határozatban figyelembe vett elsődleges körülmény az, hogy mekkora jelentősége van az összefonódásban részes felek összesített piaci részesedésének, amely 2006 nyarán 79% volt, ha valamennyi utast figyelembe vesszük, illetve 81%, ha a tranzitutasokat figyelmen kívül hagyjuk. A repülőgépek kapacitásán, vagyis nem a szállított utasok számán alapuló összesített piaci részesedés 2006–2007 telén 76%, 2007 nyarán pedig 79% volt (a megtámadott határozat (792)–(794) preambulumbekkezdése). Mint azt a megtámadott határozat megjegyzi (a megtámadott határozat 802. sz. lábjegyzete), az ilyen piaci részesedés már önmagában a piaci erőfölényes helyzet bizonyítékát képezi (lásd ebben az értelemben a fenti 41. pontban hivatkozott General Electric kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 115. pontját; lásd továbbá az iránymutatás 17. pontját).
- 337 Meg kell állapítani, hogy a felperes e piaci részesedéssel kapcsolatban nem terjeszt elő sajátos érveket. Az első jogalap keretében ezzel összefüggésben korábban kifejtett érveket a Törvényszék már elutasította (lásd a fenti 39. és azt követő pontokat). A harmadik jogalap keretében a Dublin–London útvonallal kapcsolatban kifejtett érvelés tehát szükségképpen versenyjogi összefüggésbe illeszkedik, ahol a művelet megvalósítása rendkívül jelentős, mintegy 80%-os piaci részesedés birtoklását tenné lehetővé a Ryanair–Aer Lingus egység számára. Márpedig, mint azt a felperes állítja, e piac különösen jelentőségteljes, hiszen az Írország és az Európai Unió más tagállamai közötti utasszállítási piacnak önmagában 30%-át képezi.

- 338 A Bizottság által a megtámadott határozatban figyelembe vett második körülmény arra vonatkozik, hogy az ezen útvonalon jelen lévő három versenytárs mennyire jelentéktelen szerepet játszhat. E versenytársak egyike sem ellensúlyozhatja az Aer Lingus – amely a Dublin–London útvonalon üzemeltetett járatok tekintetében a Ryanair legközelebbi versenytársa – megszűnéséből eredő versenykorlátozó hatásokat.
- 339 A figyelembe vett adatok alapján 12–16%-os piaci részesedéssel rendelkező bmi-vel kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy e légitársaság és az Aer Lingus között több különbség áll fenn. A bmi teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaság, amely a London-Heathrow repülőtérrel kiindulva működik, még ha az utasainak többsége nem is csupán átutazó a Dublin–London útvonalon (amennyiben a végállomásuk London, nem pedig valamely más célállomás), valamint teljes körű fedélzeti szolgáltatást nyújt *economy class* és *business class* keretében, miközben az Aer Lingus a British Airwayszel kötött *code-share* megállapodás értelmében tranzitutasokat, valamint üzleti utasokat vagy az időtényezőre érzékeny utasokat egyaránt szállít (a megtámadott határozat (795) preambulumbekzdése). Kétségtelen, hogy a Bizottság megállapította, hogy az Aer Lingus a British Airwayszel kötött *code-share* megállapodás értelmében tranzitutasokat, valamint üzleti utasokat vagy az időtényezőre érzékeny utasokat egyaránt szállít (a megtámadott határozat (795) és (799) preambulumbekzdése), e vállalkozások költség szerkezete azonban eltérő, amennyiben az Aer Lingus költség szerkezete közelebb áll a Ryanair, mint a bmi költség szerkezetéhez.
- 340 A Bizottság azt is megállapította, hogy az Aer Lingus kétszer annyi utast szállított, mint a bmi, hetente pedig majdnem kétszer annyi fordulót végzett (a megtámadott határozat (795) preambulumbekzdése). Márpedig, mint azt a Bizottság a megtámadott határozatban a belépési korlátok mérlegelése keretében kifejtette, a bmi tevékenységeinek a dublini repülőtérre történő kiterjesztése nem áll e vállalkozás szándékában, egyébként pedig a dublini repülőtér elhelyezkedése, illetve a válaszlépések kockázata folytán jelentős nehézségekhez vezetne (a megtámadott határozat (760) és (764) preambulumbekzdése).

341 Ugyanez a helyzet áll fenn a piacon jelen lévő két másik versenytárssal, vagyis a British Airwayszel és a CityJettel kapcsolatban. Mint az a megtámadott határozatból kiderül, e társaságok kevésbé állnak közel a Ryanairhez, mint az Aer Lingus (a megtámadott határozat (802) preambulumbekzdése). A British Airways teljes körű szolgáltatásokat nyújtó légitársaság, a CityJet pedig olyan légitársaság, amely a London városközpontjához közeli repülőtérre irányuló, az üzleti utazóközönségnek szánt járatokat kínál. E sajátosságok az e vállalkozások által követett gazdálkodási modell és a versenykapacitásukat eltávolítják a Ryanair–Aer Lingus egység által követett modelltől. Másfelől mind a British Airways, mind pedig a CityJet akként nyilatkozott, hogy a dublini repülőtéren fennálló jelenlétük megerősítése nem szerepel a prioritásaik között (a British Airwayszel kapcsolatban a megtámadott határozat (748) preambulumbekzdése, a CityJettel kapcsolatban pedig a megtámadott határozat (718) preambulumbekzdése).

342 A Bizottság erre tekintettel állapíthatta meg a megtámadott határozatban, hogy a piacon jelenleg jelen lévő és az ottani kapacitásukat várhatóan növelni képes versenytársak, csakúgy egyébként, mint az e piacra várhatóan belépő potenciális versenytársak nem gyakorolnak „kielégítő versenykényszert” az összefonódás folytán létrejött jogalanyra (a megtámadott határozat (804)–(809) preambulumbekzdése). Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozatban említett három versenytárs jelentéktelen szerepét nem vonja kétségbe a felperes, aki csupán megismétli a megtámadott határozatban levezetett elemzést, majd arra a következtetésre jut, hogy téves az az állítás, mely szerint az említett versenytársak nem gyakorolhatnak „versenykényszert” az összefonódás folytán létrejött jogalanyra (lásd a fenti 329. pontot). A Bizottság ugyanakkor a megtámadott határozatban nem ezt állította. Csupán azt jegyezte meg, hogy a tényleges és potenciális versenytársak nem gyakorolhatnak „kielégítő versenykényszert” e jogalanyra.

343 Következésképpen – figyelembe véve, hogy a felperes észrevételei felületesek és töredékesek – a felperes nem bizonyítja a jogilag megkövetelt módon, hogy a Bizottság elemzése a Dublin–London útvonalat illetően megalapozatlan lenne. A felperes ugyanis lényegében annak állítására szorítkozik, hogy a Bizottság nem terjesztett elő olyan bizonyítékokat, amelyek alapján megállapítható lenne, hogy a megtámadott

határozatban vizsgált és hozzávetőleg 20%-os piaci részesedéssel rendelkező három versenytárs nem gyakorolhatott „kielégítő versenyképességet” az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, amely a piacnak mintegy 80%-át irányítja, miközben a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján e versenytársak a gazdálkodási modell eltérései, a belépési korlátok, a kapacitás növelése, valamint az eltérő fejlesztési prioritásaik következtében nem versenyezhettek hatékonyan ezzel az új jogalanyal.

b) A Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester és Dublin–Newcastle útvonalokról

#### A felek érvei

- <sup>344</sup> A felperes azt állítja, hogy a Bizottság megítélése szerint az Aer Lingus és a felperes nem szembesül jelentős versenyképességgel a többi légitársaság részéről a Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester és Dublin–Newcastle útvonalakon, amelyek évente mintegy 3 millió utast jelentenek. A megtámadott határozatban felsorolt indokok a következők: vagy a gazdálkodási modell nem megfelelő (mint például a BA Connect, a bmi, az Air Malta, a Hapag Lloyd Express, a KLM, a Lufthansa, a Loganair, a Luxair és a CityJet által alkalmazott modell [a megtámadott határozat (816), (817), (835), (841) és (852) preambulumbekzdése]), vagy a gazdálkodási modell egyezik ugyan, viszont a légitársaság úgy döntött, hogy a szóban forgó útvonalon megszünteti a működését (mint például a MyTravelLite, a Go Fly, a Brymon Airways, később BA City Express, majd BA Connect, valamint a Gill Airways [a megtámadott határozat (812), (816), (821), (830) és

(840)–(848) preambulumbekzdése]), vagy a légitársaságnak „kellemetlen tapasztalatai vannak a Ryanairrel – nem pedig az Aer Lingusszal – való korábbi nézeteltérés” után (mint például az easyJet és a bmibaby [a megtámadott határozat (812), (816), (857), (862), (867), (878) és (880) preambulumbekzdése]), vagy a légitársaság alapvetően *business class* járatokat üzemeltet, a repülőgépflojtája pedig túlságosan korlátozott (mint például a CityJet és a Luxair [a megtámadott határozat (825), (831), (832), (834), (835), (841), (852), (874), (880) és (882) preambulumbekzdése]), vagy a dublini repülőtér nem képezi részét a légitársaság stratégiai megfontolásainak, még akkor sem, ha az Egyesült Királyság megfelelő repülőterein állomásoztatott repülőgépekkel rendelkezik (mint például a BA Connect, a Flybe, az easyJet, a Loganair, a Globespan, a Jet2 és a Monarch [a megtámadott határozat (825), (834), (843), (852) és (882) preambulumbekzdése]), vagy a légitársaság nem erősítette meg, hogy szándékában állna az adott útvonalra belépni (mint például a BA Connect, a Flybe, a Loganair, a Globespan, a bmibaby, a Monarch és a Jet2 [a megtámadott határozat (825), (834), (843), (852) és (882) preambulumbekzdése]), vagy kifejezetten akként nyilatkozott a Bizottságnak, hogy a Ryanair által kiszolgált útvonalra nem szándékozik belépni (mint például az Aer Aerann [a megtámadott határozat (826) preambulumbekzdése]), vagy nagyszabású belépés, illetve a meglévő járatok sűrűségének növelése lenne szükséges, viszont a repülőterek túlterheltsége miatt ez nem lehetséges (a CityJet vonatkozásában [a megtámadott határozat (815)–(817), (824), (826), (833), (842), (851), (860) és (870) preambulumbekzdése]) és/vagy jelentős beruházásokat tenne szükségessé a társaság arculatának promóciója, valamint az írországi járatainak forgalmazása érdekében (a BA Connect, a Flybe, a Globespan, az easyJet és a Monarch esetében [a megtámadott határozat (816), (825), (843) és (882) preambulumbekzdése]).

<sup>345</sup> A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság az ezen útvonalakra vonatkozó elemzése során „következetlenséget tanúsított”. Egyrészt azokban az esetekben, amikor a versenytársak jelentős mértékben jelen vannak valamely repülőtéren, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az e repülőtéren való jelenlétük a Ryanair által kiszolgált útvonalakon fennálló verseny mérlegelése szempontjából nem volt közvetlenül releváns (a megtámadott határozat (825) preambulumbekzdése és 864. sz. lábjegyzete). A Bizottság az olyan versenytársak jelenlétét sem volt hajlandó figyelembe venni, amelyeknek e repülőtéren van az állomáshelyük vagy a gyűjtő-elosztó helyük, amennyiben úgy ítélte meg, hogy e versenytársak az útvonalról útvonalra végzett elemzés szempontjából nem jelentősek, mivel a felmérésből és a saját nyilatkozataikból kiderül, hogy mindegyiküknek egyaránt hiányzik a szóban forgó útvonalra történő belépéshez



szükséges kapacitása vagy motivációja (a megtámadott határozat (816), (825), (834), (843), (852), (862), (872) és (882) preambulumbekzdése). Másrészt azokban az esetekben, amikor a Ryanair és az Aer Lingus együttes jelenléte valamely repülótéren meghatározó – mint például Birmingham vagy Edinburgh repülótérén –, a Bizottság azt állította, hogy a helyzet problémás az olyan belépési korlátokra tekintettel, mint például a versenytársak állomáshelyeinek hiánya, az „arculat ismertsége és a marketing szempontjából jelentős beruházások” szükségessége, amennyiben a légitársaságok nem telepedtek le az adott repülótéren, valamint a csúcsforgalom idején a rendelkezésre álló résidők szűkössége, illetve a létesítményekhez (az érintkező várakozóhelyekhez) való korlátozott hozzáférés (a megtámadott határozat (816), (817), (826), (843), (844) és (882) preambulumbekzdése).

- <sup>346</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

A Törvényszék álláspontja

- <sup>347</sup> A Bizottság a megtámadott határozatban a Dublinból induló és az Egyesült Királyság Londonon kívüli egyéb városaiba érkező útvonalak vonatkozásában elemezte az összefonódás által a versenyre gyakorolt hatásokat.

## – A Dublin–Birmingham útvonalról

- 348 A Dublin–Birmingham útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (811)–(819) preambulumbekzdése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne. A Bizottság hivatkozott a MyTravelLite e piacra irányuló, 2003–2004-ben megvalósítani próbált sikertelen belépési kísérletére is, továbbá arra, hogy azóta egy ilyen belépési kísérletre sem került sor (a megtámadott határozat (815) preambulumbekzdése), valamint arra, hogy a bmibaby a Ryanair belépését követően visszavonult (a megtámadott határozat (812) és (816) preambulumbekzdése).
- 349 A Bizottság ugyanígy kifejtette azokat az okokat is, amelyek alapján a Birminghammet kiszolgáló két repülőtér valamelyikén jelen lévő légitársaságok (a BA Connect, az easyJet, a Flybe, a bmi, a bmibaby, a Monarch és a Thomsonfly) nem képesek azáltal kielégítő versenykényszert gyakorolni az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, hogy a műveletet követően belépnek a Dublin–Birmingham útvonalra (a megtámadott határozat (816) preambulumbekzdése). A felperes a Bizottság által hivatkozott azon indokokat ismétli meg – anélkül, hogy vitatná azokat –, amelyek a dublini repülőtér érintő belépési korlátok fennállására, illetve az említett légitársaságok által kifejtett szándéokra vonatkoznak, amely társaságoknak más prioritásaik vannak, mint az írországi piac. Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy ezek az indokok önmagukban elegendők azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban belőlük levont.
- 350 Ezenkívül nem állítható – mint azt a felperes teszi –, hogy a Bizottság az általa lefolytatott elemzés során „következetlenséget tanúsított” volna, amikor eltérően vette figyelembe egyrészt a Ryanair és az Aer Lingus Dublinban – sőt, a Ryanairt illetően Birminghamben is – fennálló egyedi helyzetét (a megtámadott határozat (816) preambulumbekzdése), másrészt pedig a többi légitársaságnak a célállomás repülőtérén fennálló helyzetét. A Ryanair által előterjesztett azon érvet ugyanis, amely az összefonódás folytán létrejött jogalanyal a célállomás repülőtérén fennálló állomáshelyről kiindulva történő versenyzés lehetőségére vonatkozik, a Bizottság minden egyes érintett útvonal vonatkozásában megvizsgálta és cáfolta (a Dublin–Edinburgh útvonalat illetően lásd a megtámadott határozat (825) preambulumbekzdését,

valamint az ahhoz fűzött 864. sz. lábjegyzetet, amelynek keretében a Bizottság e következtetést minden más útvonalra kiterjeszti). El kell tehát utasítani a felperes által az összes olyan útvonal vonatkozásában megfogalmazott állítást, amelyeken a Ryanair ilyen következtetlenségre hivatkozik.

351 A CityJet egyedi helyzetét illetően – amely légitársaság dublini állomáshelyű repülőgépekkel és éjszaka Birminghamben állomásoztatott repülőgépekkel rendelkezik, és amely hajlandó lenne a jelentős üzleti utazóközönséggel jellemezhető Dublin–Birmingham útvonalat üzemeltetni – a Bizottság megállapította, hogy e légitársaságnak a Ryanairrel és az Aer Lingusszal való versenyés érdekében az összes csúcsidőszakot lefedő, magas járatsűrűségű szolgáltatást kellene kínálnia, ami a dublini repülőtéren a résidőknek a csúcsforgalom idején fennálló szűkösségére és az érintkező várakozóhelyek hiányára tekintettel kevésbé valószínű (a megtámadott határozat (817) preambulumbekzdése). Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a felperes ezeket az indokokat sem vitatja, továbbá ezek az indokok önmagukban elegendők azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban belőlük levont.

352 Végül a Bizottság a megtámadott határozatban megcáfolta a Ryanair által előterjesztett azon érvet, mely szerint a birminghami állomáshelyű repülőgépekkel nem rendelkező légitársaságok (az Air Malta, a Hapag Lloyd Express, a KLM és a Lufthansa) hajlandók lennének e célállomásra Dublinba irányuló járatokat üzemeltetni, ahonnan szintén üzemeltetnek járatokat, anélkül hogy ottani állomáshelyű repülőgépekkel rendelkeznének. A Bizottság szerint valamely útvonalra anélkül történő belépés, hogy az adott légitársaság ezen útvonal egyik vagy másik végpontján állomáshellyel rendelkezne, általában kevésbé hatékony, és mint ilyen, viszonylag ritka. Ráadásul teljes körű fedélzeti szolgáltatást nyújtó légitársaságokról van szó, és kevésbé valószínű, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalanyra jelentős versenykényszert gyakorolnának (a megtámadott határozat (817) preambulumbekzdése). Ezzel összefüggésben azt is meg kell állapítani, hogy a felperes nem vitatja ezeket az indokokat, valamint ezek az indokok önmagukban elegendők azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban belőlük levont.

## – A Dublin–Edinburgh útvonalról

- 353 A Dublin–Edinburgh útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (820)–(828) preambulumbekzdése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne. A Bizottság hivatkozott a Go Fly e piacra irányuló, 2001–2002-ben megvalósítani próbált sikertelen belépési kísérletére is, továbbá arra, hogy azóta egy ilyen belépési kísérletre sem került sor. A Bizottság másfelől megjegyezte, hogy ez az útvonal nagyon terhelt, amennyiben az összefonódásban részes felek itt naponta öt fordulót végeznek (a megtámadott határozat (824) preambulumbekzdése).
- 354 A Bizottság ugyanígy kifejtette azokat az indokokat is, amelyek alapján az edinburghi repülőtéren állomáshellyel vagy gyűjtő-elosztó hellyel rendelkező légitársaságok (a BA Connect, az easyJet, a Flybe, a Loganair és a Globespan) nem képesek azáltal kielégítő versenykényszert gyakorolni az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, hogy a műveletet követően belépnek a Dublin–Edinburgh útvonalra (a megtámadott határozat (825) preambulumbekzdése). A felperes a Bizottság által hivatkozott azon indokokat ismétli meg – anélkül, hogy vitatná azokat –, amelyek a dublini repülőtérrel érintő belépési korlátok fennállására, illetve az említett légitársaságok által kifejtett szándéokra vonatkoznak, amely társaságoknak más prioritásaik vannak, mint az írországi piac. Ezzel összefüggésben azt is meg kell állapítani, hogy ezek az indokok önmagukban elegendők azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban belőlük levont.
- 355 A CityJet egyedi helyzetét illetően – amely légitársaság dublini állomáshelyű repülőgépekkel és éjszaka Edinburghban állomásoztatott repülőgépekkel rendelkezik, és amely hajlandó lenne a jelentős üzleti utazóközönséggel jellemezhető Dublin–Edinburgh útvonalat üzemeltetni – a Bizottság a Dublin–Birmingham útvonallal kapcsolatban kifejtett érvelését ismételte meg (a megtámadott határozat (826) preambulumbekzdése). Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy a felperes ezt az okfejtést nem vitatja, továbbá meg kell állapítani, hogy ez az okfejtés önmagában elegendő azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban belőle levont.

## – A Dublin–Glasgow, a Dublin–Manchester és a Dublin–Newcastle útvonalról

- 356 A Dublin–Glasgow és a Dublin–Manchester útvonalra az összefonódás folytán létrejött jogalany kvázi monopólium helyzete jellemző, míg a Dublin–Newcastle útvonalon a Ryanair–Aer Lingus egység monopólium helyzete áll fenn. Ami a Dublin–Glasgow útvonalat illeti (a megtámadott határozat (829)–(837) preambulumbekzdése), a Ryanair–Aer Lingus egység piaci részesedése 96 és 99% közötti, egyetlen versenytársa pedig a Loganair, amely 1 és 4% közötti piaci részesedéssel rendelkezik, és londonderryi átszállással kínál járatokat (azzal, hogy a Go Fly 2001-ben belépett erre az útvonalra, majd hat hónapi üzemelés után 2002-ben kivonult onnan). Ami a Dublin–Manchester útvonalat illeti (a megtámadott határozat (838)–(846) preambulumbekzdése), a Ryanair–Aer Lingus egység piaci részesedése 98 és 99,6% közötti, egyetlen versenytársa pedig a Luxair, amely 0,4 és 2% közötti piaci részesedéssel rendelkezik, és manchesteri átszállással kínál járatokat a Luxembourg–Dublin útvonalon. Ami a Dublin–Newcastle útvonalat illeti (a megtámadott határozat (847)–(854) preambulumbekzdése), a Ryanair–Aer Lingus egység piaci részesedése 96 és 99% közötti, egyetlen versenytársa pedig a Loganair, amely 1 és 4% közötti piaci részesedéssel rendelkezik, és londonderryi átszállással kínál járatokat (azzal, hogy a Brymon Airways, később BA City Express, majd BA Connect 2001-ben belépett erre az útvonalra, majd 2003-ban kivonult onnan, valamint a Gill Airways 2001 januárjában belépett erre az útvonalra, majd ugyanezen év szeptemberében megszüntette a tevékenységét).
- 357 A Bizottság ezzel összefüggésben a Ryanair által a közigazgatási eljárás során hivatkozott azon érveket is cáfolta a megtámadott határozatban, amelyek a célállomás repülőterén állomáshellyel rendelkező potenciális belépőkre vagy a CityJetre vonatkoznak (*mutatis mutandis* lásd a fenti 352. és 355. pontot). Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy a felperes a Bizottság okfejtését nem vonja kétségbe, és meg kell állapítani, hogy ez az okfejtés elegendő azon következtetések alátámasztásához, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban levont.

## c) A Shannon–London és a Cork–London útvonalakról

## A felek érvei

- 358 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a saját szükségletei szerint módosította a földrajzi piac kiterjedését. A Bizottság a fennálló verseny értékelése során az összes londoni repülőteret a releváns piac részének tekintette. Ezzel szemben a potenciális belépések értékelése során a Bizottság azt állította, hogy a Luton és a London-City repülőterek nem helyettesíthetik a Heathrow, a Gatwick vagy a Stansted repülőtereket (a megtámadott határozat (860) és (870) preambulumbekzdése). Ezenkívül a Bizottság tévesen járt el, amikor a belépés valószínűségének mértékét a Wizzair, a bmibaby, a CentralWings, a Jet2, a Malév és az Air Southwest légitársaságok által jelenleg végzett csekély számú fordulóból kiindulva értékelte (a megtámadott határozat (873) preambulumbekzdése).
- 359 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

## A Törvényszék álláspontja

- 360 Ami a Shannon–London útvonalat illeti (a megtámadott határozat (855)–(864) preambulumbekzdése, a Ryanair–Aer Lingus egység piaci részesedése 100% (amennyiben az easyJet 2006 októberében kivonult e piacról, miután a Ryanair az easyJet Cork–London és Knock–London útvonalakra történő belépésére reagálva belépett e piacra).

- 361 Ami a Cork–London útvonalat illeti (a megtámadott határozat (865)–(876) preambulumbekzdése, a Ryanair–Aer Lingus egység piaci részesedése 100% (amennyiben az easyJet 2006 októberében kivonult e piacról, a bmibaby 2005 januárjában kivonult erről az útvonalról, amelyet 2004 márciusa óta működtetett, a City Flyer Express pedig csak 2001 októberéig működtette ezt az útvonalat).
- 362 A Bizottság ezzel összefüggésben a Ryanair által a közigazgatási eljárás során hivatkozott azon érveket is cáfolta a megtámadott határozatban, amelyek a célállomás repülőtérén állomáshellyel rendelkező potenciális belépőkre vonatkoznak. A felperes érvei nem vonhatják kétségbe ezt az okfejtést, amely az összefonódásban részes felek írországi erőteljes jelenlétén, valamint egyes londoni repülőterek sajátosságain alapul. Ellentétben ugyanis azzal, amit a felperes állít, a londoni repülőterek keresleti helyettesíthetősége nem jelenti azt, hogy az egyedi sajátosságaikat a kínálati oldalon ne lehetne figyelembe venni, amikor valamely légitársaság adott célállomásra irányuló letelepedési kapacitásának értékeléséről van szó. A Bizottság által a megtámadott határozatban levezetett okfejtés tehát ennek kapcsán nem ellentmondásos.
- 363 A Bizottság azt is helyesen állapította meg, hogy azok a légitársaságok, amelyek ezekre az útvonalakra „W-útvonal” üzemeltetésével léphetnének be, anélkül hogy a célállomások valamelyikén állomáshellyel rendelkeznének (a Wizzair, a bmibaby, a CentralWings, a Jet2, a Malév és az Air Southwest), nem voltak képesek hatékonyan versenyezni az összefonódás folytán létrejött joggalannal.
- 364 Következésképpen a felperes érvei nem vonják kétségbe azokat a következtetéseket, amelyek szerint a tervezett művelet jelentősen korlátozná a hatékony versenyt azáltal, hogy a Shannon–London és a Cork–London útvonalon erőfölényes helyzetet hozna létre.

d) A Dublin–Frankfurt, Dublin–Párizs, Dublin–Madrid, Dublin–Brüsszel, Dublin–Berlin és a Dublin–Hamburg (Lübeck) útvonalról

A felek érvei

<sup>365</sup> A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság kizárta az elemzéséből a következő légitársaságokat: a Dublin–Berlin, a Dublin–Frankfurt és a Dublin–Hamburg (Lübeck) útvonal vonatkozásában a Lufthansa, azzal az indokkal, hogy az egyik pontból másik pontba utazó utasok ezen az útvonalon csak kis részét képezik e társaság tevékenységeinek (a megtámadott határozat (913), (951) és (962) preambulumbekzdése); a Dublin–Párizs útvonal vonatkozásában a CityJet, azzal az indokkal, hogy e társaság a jövedelmezőbb üzleti utazóközönségre összepontosítja tevékenységét (a megtámadott határozat (1017) preambulumbekzdése; a Dublin–Madrid útvonal vonatkozásában az Ibéria, azzal az indokkal, hogy a gazdálkodási modellje a teljes körű fedélzeti szolgáltatást biztosító tevékenységeken alapul (a megtámadott határozat (984) preambulumbekzdése); a Dublin–Brüsszel útvonal vonatkozásában pedig a Brussels Airlines, a KLM, valamint a VLM, a Transavia és az Airinair (a megtámadott határozat (936) preambulumbekzdése). A felperes szerint a Bizottság nem „hiteles”, amikor azt állítja, hogy e légitársaságoknak nem áll módjában hatékonyan reagálni az összefonódás folytán létrejött jogalany általi áremelésre, különösen azért, mert már kiszolgálják a szóban forgó útvonalakat.

<sup>366</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.



## A Törvényszék álláspontja

367 Még ha a Bizottság által az egyes útvonalak vizsgálata során követett okfejtés meglehetősen hasonló is, minden egyes útvonal rendelkezik bizonyos sajátossággal, amelyet fel kell idézni, többek között azon versenytársakat vagy légitársaságokat illetően, amelyek az összefonódás folytán létrejött jogalannyal történő versenyzés céljából beléphetnek e piacokra.

## – A Dublin–Berlin és a Dublin–Hamburg (Lübeck) útvonalról

368 A Dublin–Berlin útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (908)–(915) preambulumbekezdése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne. A Bizottság hivatkozott a Lufthansa e piacon való jelenlétére is, amely 2000 októberében kivonult onnan. Emlékeztetett arra, hogy a dublini repülőtér túlterheltségéből eredő belépési korlátok álltak fenn, még akkor is, ha ezek ebben az esetben a mérsékelt járatsűrűség és az időtényezőre érzékeny utasok más repülőterekhez képest alacsonyabb aránya folytán kevésbé lehettek jelentősek.

369 A Dublin–Hamburg útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (908)–(915) preambulumbekezdése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne. A Bizottság hivatkozott a Lufthansa e piacon való jelenlétére is, amely 2000 októberében kivonult be e piacra, és 2006 januárjában vonult ki onnan. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a dublini repülőtér túlterheltségéből eredő belépési korlátok álltak fenn, még akkor is,

ha ezek ebben az esetben a mérsékelt járatsűrűség és az időtényezőre érzékeny utasok más repülőterekhez képest alacsonyabb aránya folytán kevésbé lehetnek jelentősek.

370 A Bizottság ugyanígy kifejtette azokat az indokokat is, amelyek alapján azok a légitársaságok, amelyek a berlini repülőtéren (a Lufthansa, az Air Berlin, a Germanwings és az easyJet) vagy a hamburg-lübecki repülőtéren (a Lufthansa, az Air Berlin és a Germanwings) rendelkeznek állomáshellyel, nem képesek azáltal kielégítő versenykényszert gyakorolni az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, hogy a műveletet követően belépnek a Dublin–Berlin vagy a Dublin–Hamburg (Lübeck) útvonalra (a megtámadott határozat (913) és (962) preambulumbekzdése). A felperes ezzel összefüggésben annak kijelentésére szorítkozik, hogy a Lufthansát illetően a Bizottság nem „hiteles”, amikor azt állítja, hogy e légitársaság nem képes hatékonyan reagálni az összefonódás folytán létrejött jogalany általi áremelésre (lásd a fenti 365. pontot). Meg kell azonban állapítani, hogy a Bizottság ezzel kapcsolatban több, teljesen hiteles indokot kifejtett. Megállapította ugyanis egyrészt, hogy a Lufthansa teljes körű szolgáltatást nyújtó olyan hagyományos légitársaság, amely az egyik pontból másik pontba irányuló modellektől, illetve a Ryanair és az Aer Lingus minimális szolgáltatásaitól eltérő csillagszerű rendszert üzemeltet, másrészt pedig, hogy figyelembe véve a piacról 2000-ben történő kivonulását (amely annak ellenére történt, hogy ebben az időpontban egyetlen más versenytárs sem létezett), a Lufthansa valószínűleg most sem alkalmasabb arra, hogy olyan nagy jelentőségű új jogalannal szemben lépjen be a piacokra, amelynek a költségszerkezete nem azonos az övével.

– A Dublin–Brüsszel útvonalról

371 A Dublin–Brüsszel útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (931)–(938) preambulumbekzdése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne. A Bizottság hivatkozott a Sabena (jelenleg Brussels Airlines) e piacon való jelenlétére is, amely 2001 novemberében kivonult onnan. Emlékeztetett arra, hogy a dublini repülőtér

túlterheltségéből eredő belépési korlátok állnak fenn, valamint ezen útvonal nagyfokú terheltségére.

- 372 A Bizottság ugyanígy kifejtette azokat az indokokat is, amelyek alapján azok a légitársaságok, amelyek a brüsszeli repülőtéren (a Brussels Airlines, a KLM és a VLM) vagy a hollandiai Eindhoven repülőtéren (a Transavia és az Airlinair) – amely a brüsszeli repülőtérhez képest nem minősül helyettesítő repülőtérnek – rendelkeznek állomáshellyel, nem képesek azáltal kielégítő versenykényszert gyakorolni az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, hogy a műveletet követően belépnek a Dublin–Brüsszel útvonalra (a megtámadott határozat (936) preambulumbekzdése). A felperes ezzel összefüggésben annak kijelentésére szorítkozik, hogy a Bizottság nem „hiteles”, amikor azt állítja, hogy e légitársaságok nem képesek hatékonyan reagálni az összefonódás folytán létrejött jogalany általi áremelésre (lásd a fenti 365. pontot). Meg kell azonban állapítani, hogy a Bizottság ezzel kapcsolatban több, teljesen hiteles indokot kifejtett. Megállapította ugyanis, hogy a Brussels Airlines és a KLM főleg teljes körű szolgáltatást nyújtó olyan hagyományos légitársaságok, amelyek gazdálkodási modellje eltér a Ryanair és az Aer Lingus gazdálkodási modelljétől, továbbá hogy a VLM törzs-utazóközönsége alapvetően üzleti utasokból áll, amennyiben a légitársaság a London-City repülőtéren is leszállni képes kisebb repülőgépeket üzemeltet, valamint hogy a Transavia és az Airlinair Eindhoven, nem pedig Brüsszel repülőtérére közlekedik.

– A Dublin–Frankfurt útvonalról

- 373 Ami a Dublin–Frankfurt útvonalat illeti (a megtámadott határozat (948)–(955) preambulumbekzdése), az összefonódásban részes felek a kapacitás tekintetében 2006 nyarán 59–87%-os összesített piaci részesedéssel rendelkeztek, függetlenül attól, hogy a tranzitutasokat figyelembe vesszük, vagy sem. A Lufthansa mint versenytárs piaci részesedése 13 és 41% között ingadozott, figyelembe véve a tranzitutasokat is.

374 Ezzel kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette azokat az indokokat, amelyek alapján a Lufthansa e piacon nem képes hatékonyan versenyezni az összefonódás folytán létrejött joggalannyal. A megtámadott határozatban ugyanis a Bizottság megállapította, hogy a Lufthansa gazdálkodási modellje egyértelműen különbözik az Aer Lingus és a Ryanair gazdálkodási modelljétől. Ezenkívül megállapította, hogy a Lufthansa olyan magas járatsűrűségű szolgáltatást nyújt, amelynek menetrendjét hozzáigazítja a frankfurti repülőtér indulási és érkezési hullámaihoz. A Bizottság azt is megállapította, hogy az utazóközönség körében végzett felmérésekből kiderül, hogy az Aer Lingus vagy Ryanair több utasa a Dublin–Frankfurt járat esetében inkább a másik írországi légitársaságot tekintette helyettesítőnek, mint a Lufthansát. A felperes tehát nem állíthatja, hogy a Bizottság egyszerűen kizárta az elemzéséből a Lufthansát azon az alapon, hogy az egyik pontból másik pontba utazó utasok e légitársaság tevékenységeinek csak kis hányadát képezik (a fenti 365. pont).

– A Dublin–Madrid és a Dublin–Párizs útvonalról

375 Ami a Dublin–Madrid útvonalat illeti (a megtámadott határozat (981)–(989) preambulumbekzdése), az összefonódásban részes felek a kapacitás tekintetében 2007 nyarán 66–75%-os összesített piaci részesedéssel rendelkeztek, függetlenül attól, hogy a tranzitutasokat figyelembe vesszük, vagy sem. Az Iberia mint versenytárs piaci részesedése 25 és 34% között ingadozott, figyelembe véve a tranzitutasokat is. A Bizottság a Spanair e piacon való jelenlétére is hivatkozott, amely 2006 októberében vonult vissza onnan. Ezenkívül emlékeztetett arra, hogy a dublini repülőtér túlterheltségéből eredő belépési korlátok álltak fenn, még akkor is, ha ezek ebben az esetben kevésbé lehettek jelentősek, mivel nem magas járatsűrűségű útvonalról van szó.

376 Ami a Dublin–Párizs útvonalat illeti (a megtámadott határozat (1014)–(1021) preambulumbekzdése), az összefonódásban részes felek 2006 nyarán 61–80%-os összesített piaci részesedéssel rendelkeztek, függetlenül attól, hogy a tranzitutasokat figyelembe vesszük, vagy sem. A CityJet mint versenytárs piaci részesedése 20 és 39%

között ingadozott, figyelembe véve a tranzitutasokat is. Az utóbbi évek során egyetlen más légitársaság sem lépett be e piacra.

377 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette azokat az indokokat, amelyek alapján a Dublin–Madrid útvonalat illetően az Iberia (a megtámadott határozat (984) preambulumbekendése), a Dublin–Párizs útvonalat illetően pedig a CityJet (a megtámadott határozat (1017) preambulumbekendése) nem versenyezhet hatékonyan az összefonódás folytán létrejött jögalannyal. A Bizottság ugyanis hangsúlyozta, hogy az Iberia nem tekinthető az összefonódásban részes felek közeli versenytársának a teljes körű szolgáltatásokon és a teljes körű fedélzeti el-látáson alapuló azon gazdálkodási modellje folytán, amely ezen az útvonalon jelentős számú tranzitutat céloz. Másfelől a Bizottság hangsúlyozta, hogy a CityJet elsődleges célja, hogy az Air France Roissy-Charles-de-Gaulle repülőtérrel induló rövid és hosszú távú járataihoz szállítson utasokat. Magát ezt az érvelést nem vitatja a felperes, aki ennek az érvelésnek csak a hitelességét kifogásolja, anélkül hogy ehhez további pontosítást fűzne. A felperes tehát nem állíthatja, hogy a Bizottság egyszerűen kizárta e két légitársaságot az elemzéséből (lásd a fenti 365. pontot).

e) A Dublin–Milánó és a Dublin–Róma útvonalról

A felek érvei

378 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen járt el, amikor az Alitaliát a Dublin–Róma és a Dublin–Milánó útvonalokról történő közelmúltbeli kivonulása, valamint pénzügyi

nehézségei alapján mellőzte az összefonódás folytán létrejött jogalany potenciális versenytársaként (a megtámadott határozat (1011) és (1041) preambulumbekézése). A Bizottság ugyanígy tévedett, amikor a teljes körű fedélzeti szolgáltatást biztosító légitársaság részéről fennálló versenyszempontú fenyegetést tagadta. A Bizottság ugyanis nem tárt fel semmilyen körülményt, amely bizonyítaná, hogy az Alitalia ne tudná könnyen újraindítani a Dublinba irányuló járatait abban az esetben, ha az összefonódás folytán létrejött jogalany emelné az árakat, miközben az Alitalia számos olyan repülőgéppel rendelkezik, amelyeket Rómában és Milánóban állomásoztat.

- 379 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

#### A Törvényszék álláspontja

- 380 A Dublin–Milánó útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (1006)–(1013) preambulumbekézése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne (amennyiben a 2007 nyarára előirányzott összesített piaci részesedés mértéke 100% volt). A Bizottság hivatkozott az Alitalia e piacon való jelenlétére is, amely 2006 októberében kivonult onnan, néhány hónappal azt követően, hogy a Ryanair belépett erre az útvonalra. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a dublini repülőtér csúcsforgalom idején fennálló túlterheltségéből eredő belépési korlátok állnak fenn.
- 381 A Dublin–Róma útvonal kapcsán (a megtámadott határozat (1036)–(1043) preambulumbekézése) a művelet végrehajtása olyan monopólium létrejöttét eredményezné, amely az ezen útvonalon meglévő minden versenyt megszüntetne (amennyiben a 2007 nyarára előirányzott összesített piaci részesedés mértéke 100% volt). A Bizottság hivatkozott az Alitalia e piacon való jelenlétére is, amely 2005 októberében kivonult onnan, mielőtt 2006 nyarán rövid időre ismét belépett volna. A Bizottság

emlékeztetett arra, hogy a dublini repülőtér csúcsforgalom idején fennálló túlterheltségéből, valamint az ezen útvonal fejlődéséből eredő belépési korlátok állnak fenn.

382 A Bizottság ugyanígy kifejtette azokat az indokokat is, amelyek alapján azok a légitársaságok, amelyek a milánói vagy római repülőtéren rendelkeznek állomáshellyel (az Alitalia, az Air One, az easyJet és a MyAir), nem képesek azáltal kielégítő versenykényszert gyakorolni az összefonódás folytán létrejött jogalanyra, hogy belépnek a Dublin–Milánó vagy a Dublin–Róma útvonalra (a megtámadott határozat (1011) és (1041) preambulumbekzdése). A felperes ezzel összefüggésben annak kijelentésére szorítkozik, hogy a Bizottság tévedett, amikor megállapította, hogy az Alitalia a pénzügyi nehézségei és a teljes körű fedélzeti szolgáltatást nyújtó légitársaságként alkalmazott gazdálkodási modellje következtében nem képes hatékonyan versenyezni az összefonódás folytán létrejött jogalanyal. Meg kell azonban állapítani, hogy ezek az indokok lehetővé teszik azon következtetés alátámasztását, amelyet a Bizottság a megtámadott határozatban belőlük levont.

383 Az eddigiek összességéből következik, hogy a megtámadott határozatban elemzett több útvonal vonatkozásában a felperes által előterjesztett érvek nem teszik lehetővé a Bizottság azon következtetésének kétségbe vonását, mely szerint a művelet végrehajtása ezen útvonalakon jelentősen korlátozná a hatékony versenyt azáltal, hogy erőfölényes helyzetet hoz létre.

384 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a tervezett összefonódás által ezen útvonalakon létrehozandó erőfölényes helyzetek vagy monopoljellegűek, vagy pedig kvázi monopoljellegűek, illetve nagyon jelentősek, és az elemzés e szakaszában önmagukban elegendők a Bizottság által levont azon következtetés alátámasztásához, mely szerint az összefonódás megvalósítását a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani.

385 Ezért meg kell állapítani, hogy – a hatékonyság javulására és a kötelezettségvállalásokra vonatkozóan a negyedik és az ötödik jogalap vizsgálata keretében lefolytatott elemzés eredményétől függően – a Bizottság a tervezett összefonódást helyesen nyilvánította a közös piaccal összeegyeztethetetlennek.

*D–A negyedik, a hatékonyság állítólagos javulásának mérlegelésére alapított jogalapról*

386 Előjáróban fel kell idézni az összefonódás-ellenőrzési rendelet (29) preambulumbekzdését, mely szerint:

„Egy összefonódás közös piaci versenyre gyakorolt hatásának meghatározásához helyénvaló figyelembe venni az érintett vállalkozások által bemutatott, alátámasztott és valószínűsíthető hatékonyságjavulást. Lehetséges, hogy az összefonódás révén megvalósuló hatékonyságjavulás ellensúlyozza a versenyre gyakorolt hatásokat és különösen a fogyasztóknál máskülönben jelentkező lehetséges hátrányokat, és ennél fogva az összefonódás a hatékony versenyt, különösen erőfölény létrehozásának vagy megerősítésének következményeként, nem akadályozza jelentősen a közös piacon vagy annak egy jelentős részén. A Bizottság útmutatást tesz közzé egy összefonódás értékelésének azon feltételeiről, amelyek esetén a hatékonyságjavulást figyelembe veszi.”

387 Az összefonódás-ellenőrzési rendelet (29) preambulumbekzdésében említett bizottsági útmutatásokat az iránymutatás 76–88. pontja tartalmazza. Így az iránymutatás 78. pontja akként rendelkezik, hogy ahhoz, hogy az összefonódás értékelésekor a Bizottság figyelembe vehesse a hatékonyságjavulásra vonatkozó hivatkozásokat, és arra a következtetésre juthasson, hogy e hatékonyságjavulás következményeként nincs ok arra, hogy az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánítsa, a hatékonyságjavulásnak a fogyasztók javát kell szolgálnia, az összefonódáshoz kötődőnek



és igazolhatónak kell lennie. Ezeknek a feltételeknek egyidejűleg kell teljesülniük, és a megtámadott határozat a Bizottság által kialakított sorrendben vizsgálja őket.

388 A Bizottság által a megtámadott határozatban levezetett, a jelen jogalap mérlegelése szempontjából releváns elemzés a következő szakaszok mentén épül fel. A Bizottság először is a Ryanair által a közigazgatási eljárás során kifejtett azon érvelést ismertette, mely szerint az összefonódás a verseny szempontjából nem jelent semmilyen kockázatot az annak következtében várható hatékonyságjavulás folytán, hogy az Aer Lingus a Ryanair alacsony költségekre épülő gazdálkodási modelljét fogja alkalmazni. E hatékonyságjavulás a felperes szerint a munkaerőköltségek, a repülőgépek tulajdonjogához kapcsolódó díjak, a karbantartási költségek, a repülőtéri illetékek, a földi üzemeltetési költségek és az elosztási költségek szintjén elért, nagyságrendekben mérhető megtakarításokból származik. A Ryanair szerint e hatékonyságjavulás ilyen összefonódás nélkül sem más művelet révén, sem pedig a két légitársaság által önállóan nem érhető el. E hatékonyságjavulást a jegyárak csökkentése, a járatok sűrűségének és az útvonalak számának növelése, valamint a termékek és a szolgáltatás javítása révén tovább fogják adni a fogyasztóknak, anélkül hogy ez hátrányosan érintené az Aer Lingus szolgáltatásainak minőségét (a megtámadott határozat 7.10.2. pontja). A megtámadott határozat az Aer Lingus által levezetett elemzést is ismerteti (a megtámadott határozat 7.10.3. pontja).

389 A Bizottság másodszor hangsúlyozta, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet (29) preambulumbekzdésében és az iránymutatásban megfogalmazott elvekből következik, hogy ahhoz, hogy valamely összefonódás fogyasztókra gyakorolt negatív hatásait ellensúlyozni lehessen, az összefonódásból eredő hatékonyságjavulásnak igazolhatónak (vagyis indokoltnak, számszerűsíthetőnek, szükség esetén pedig tanulmányokkal és belső dokumentumokkal alátámaszthatónak) kell lennie, továbbá alkalmasnak kell lennie arra, hogy a fogyasztóknak előnyt biztosítson, valamint szükséges, hogy e hatékonyságjavulást ugyanazon intézkedésen belül a tervezett összefonódásnál kevésbé versenykorlátozó jellegű eszközökkel ne lehessen elérni (az összefonódáshoz kötődő hatékonyságjavulás). E három feltételnek (igazolható jelleg, a fogyasztók számára biztosított előny és az összefonódáshoz kötődő jelleg) egyidejűleg kell teljesülnie (a megtámadott határozat 7.10.1. és 7.10.4. pontja).

- 390 A Bizottság harmadszor megállapította, hogy a Ryanair által állított hatékonyságjavulás nem volt igazolható, mivel alapvetően azon az általános állításon alapult, mely szerint a Ryanair a gazdálkodási modelljét, különösen pedig az ezzel járó költségszintet képes az Aer Lingus esetében is alkalmazni, anélkül hogy megfelelően figyelembe vették volna a veszteségeknek a termékek jellemzői és a bevételek révén történő ellentételezését. A Ryanair hatékonyságjavulással kapcsolatos több állítása továbbá olyan vélelmeken alapult, amelyeket nem lehet függetlenül igazolni (a megtámadott határozat 7.10.4.2. pontja). A megtámadott határozat az összefonódás sajátosságaira (a megtámadott határozat 7.10.4.3. pontja) és az utazóközönségnek biztosított előnyökre (a megtámadott határozat 7.10.4.4. pontja) vonatkozó értékelést is tartalmaz.
- 391 A Bizottság a megtámadott határozat (1151) preambulumbekkezdésében arra a következtetésre jutott, hogy a Ryanair által állított hatékonyságjavulás nem volt kellően igazolható, és nem kötődött az összefonódáshoz. A Bizottság szerint még ha fel is tételezzük, hogy e két feltétel teljesül, e hatékonyságjavulás hátrányosan érintette volna az Aer Lingus állandó költségeit (a repülőgépek üzemeltetése), ennek alapján pedig feltételezhető, hogy e hatékonyságjavulás előnyeiből az utazóközönség nem részesült volna. A Bizottság végül hivatkozott az iránymutatás 84. pontjára, mely szerint „[i]gen valószínűtlen, hogy az olyan összefonódás, ami monopóliumhoz közeli piaci helyzetet vagy hasonló mértékű piaci erőt eredményez, a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható azért, mert a hatékonyságjavulásból eredő előnyök elegendőek lesznek a potenciális versenyellenes hatások ellensúlyozására”.
- 392 A felperes a megtámadott határozat e vonatkozását lényegében arra hivatkozva kifogásolja, hogy az összefonódási művelet az esetleges versenykorlátozó hatásai ellenére hatékonyságjavulást eredményez. E hatékonyságjavulás a felperes szerint igazolható, az összefonódáshoz köthető és a fogyasztók javát szolgálja. Ezért az összefonódási művelet tiszteletben tartja az iránymutatás 76. és azt követő pontjaiban meghatározott kritériumokat, a Bizottságnak pedig a közös piaccal összeegyeztethetőnek kellett volna nyilvánítania azt. A felperes általában azt kifogásolja, hogy az általa előadott konkrét körülményeket a Bizottság mellőzte, és az Aer Lingus által előadott „feltevésekből” indult ki. Márpedig nem csupán arról van szó, hogy a hatékonyságjavulás

elérése tekintetében a Ryanair képezi a viszonyítási pontot, hanem arról is, hogy az Aer Lingus nem tudhatott a Ryanair által elért költségmegtakarításokról, továbbá az Aer Lingusnak az volt az érdeke, hogy az összefonódásból eredő hatékonyságjavulást alábecsülje annak érdekében, hogy védekezzék a Ryanair ajánlatával szemben, és ne kelljen elismernie a saját hatékonyságának hiányát. A felperes azt is kifogásolja, hogy a Bizottság „ésszerűtlen és téves” kritériumot alkalmazott a hatékonyságjavulás mértéke kapcsán, amelyet bizonyítania kellett volna az iránymutatás 84. pontja alapján, amely a monopóliumhoz közeli piaci helyzet kapcsán negatív vélelmet állít fel a hatékonyságjavulás hatásaival szemben. A jelen esetben a Ryanair azt állítja, hogy a tervezett összefonódás nem hoz létre monopóliumot.

- <sup>393</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság azt állítja, hogy mivel az összefonódási művelet monopóliumhoz közeli helyzetet eredményezne, igen valószínűtlen, hogy e műveletet a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehetne nyilvánítani azon az alapon, hogy az általa bekövetkező hatékonyságjavulás ellensúlyozza a versenykorlátozó hatásait. Mindamellet a vizsgálandó három kritérium nem teljesül: a Ryanair által állított hatékonyságjavulás nem igazolható, és nem is köthető az összefonódáshoz, valamint nem a fogyasztók javát szolgálja.

### *1. Az állítólagos hatékonyságjavulás igazolható jellegéről*

#### a) A felek érvei

- <sup>394</sup> A felperes először is vitatja a Bizottság azon megjegyzését, mely szerint a felperes hatékonyságjavulással kapcsolatos állításai feltételezésszerű körülményeken alapulnak

(a megtámadott határozat (1133) preambulumbekzdése). A felperes az Európában mintegy tizenöt éven át gyakorolt kereskedelmi tevékenység során szerzett tapasztalatokon, valamint 130-nál több repülőgép 500-nál több útvonalon történő használatán alapuló „nagyon részletes számításokkal” szolgált a Bizottság részére. A Ryanair van leginkább abban a helyzetben, hogy „szigorú, megbízható és ellenőrizhető” számításokat vezessen le, szemben a Bizottsággal, amelynek ezen a téren nincs tapasztalata, valamint az Aer Lingusszal, amely nem a hatékonyság modellje. Még ha fel is tételezzük, hogy e számításokban van hibahatár, az eredményt – vagyis a 221,7 millió eurót elérő hatékonyságjavulást – nem lehet egyszerűen figyelmen kívül hagyni. A felperes a megtámadott határozat (1133) preambulumbekzdésében megfogalmazott azon követelményt is kifogásolja, mely szerint a felperesnek az összefonódást megelőző időszakból származó, a hatékonyságjavulás mértékét objektíven és függetlenül értékelő dokumentumokat kellett volna benyújtania. A hatékonyságjavulás ugyanis attól függetlenül fennáll, hogy azt az összefonódás bejelentése előtt vagy után írásban kinyilvánítják-e. Az ilyen követelménynek nem lehet megfelelni, mivel az ajánlattevőknek gyakran csak a nyilvános vételi ajánlat bejelentése után van lehetőségük hozzáférni a felvásárolni kívánt társaság könyveléséhez.

<sup>395</sup> A felperes másodszor azt állítja, hogy a Bizottság azon állításának alátámasztása érdekében, mely szerint a hatékonyságjavulás nem igazolható, arra hivatkozik, hogy e hatékonyságjavulás azt feltételezi, hogy a felperes „teljes egészében” átviheti a gazdálkodási modelljét az Aer Lingusra, anélkül hogy a termék egyes jellemzőinek minőségét csökkentenie kellene. A felperes szerint a Bizottság ezáltal elismeri a Ryanair és az Aer Lingus gazdálkodási modellje közötti különbség fennállását. Ez az állítás ugyanakkor félreértésből ered, mivel a Ryanairnek nem az volt a szándéka, hogy a gazdálkodási modelljét „teljes egészében” átvigye az Aer Lingusra, hanem csupán az, hogy az Aer Lingus helyzetét a hatékonyságjavulás és a költségcsökkentés szempontjából megerősítve továbbra is fenntartsa az eltérő szolgáltatást.

<sup>396</sup> A felperes harmadszor azt állítja, hogy a megtámadott határozat (1134) preambulumbekzdésében tett, a Buzz felperes általi megszerzésére vonatkozó utalás nem illeszkedik a Bizottság álláspontjába. Az Aer Lingus flottája ugyanis sokkal jelentősebb a Buzz flottájánál, vagyis az üzemanyag, a karbantartás és a csere tekintetében elért megtakarítások jelentősebbek, nem pedig korlátozottabbak, mint az említett felvásárlás

által lehetővé tett megtakarítások. Ezenkívül a Ryanair – a Buzz esetében követett eljáráshoz hasonlóan – kicserélheti a repülőgépeket, valamint az Aer Lingus által jelenleg elfogadott feltételekhez képest kedvezőbb bérleti feltételekben állapodhat meg.

397 A felperes negyedszer emlékeztet arra, hogy a nyilvános vételi ajánlat keretében visszavonhatatlan kötelezettséget vállalt az Aer Lingus árainak csökkentésére, meghatározott összegű üzemanyag-többletköltség megszüntetésére, a járatsűrűség fenntartására, valamint a szolgáltatás javítására. Csak a hatékonyságjavulás tette volna lehetővé számára, hogy e kötelezettségvállalásoknak megfeleljen, ezzel együtt biztosítva a jövedelmezőséget. A Bizottság tehát a megtámadott határozat (1135) preambulumbekzdésében nem állíthatja, hogy egyetlen igazolható adat sem áll rendelkezésére, amely alátámaszthatná, hogy a fogyasztók számára legfontosabb három tényező, vagyis az egyes útvonalakon a jegyár, a járatsűrűség, valamint a szolgáltatás minősége tekintetében hatékonyságjavulás lenne elérhető.

398 A felperes ötödször ragaszkodik ahhoz, hogy az összefonódás folytán létrejött jogalany képes lenne megtakarításokat elérni a reklámozás terén, a műveletet követően lefedett valamennyi útvonalhálózaton megnövekedett vásárlóerő következtében.

399 A felperes hatodszor sérelmezi, hogy a Bizottság nem ismerte el az azon lehetőséghez fűződő érdekét, hogy éljen a Boeing 737 típusú repülőgépek megvásárlását vagy bérletét lehetővé tevő opciós jogával annak érdekében, hogy kicserélhesse az Aer Lingus által magas díjak mellett bérelt repülőgépeket. A Bizottság ebben „egyszerű bérletátszállást” látott (a megtámadott határozat (1137) preambulumbekzdése). Az összefonódás hiányában a Ryanair működése nem követelte volna meg, hogy a Ryanair mindezen opciókat gyakorolja. Ezért ha az Aer Lingus javára gyakorolja azokat, a Ryanair nem visel semmilyen „alternatív költséget”. A Bizottság nem bizonyította, hogy a Boeinggel kötött szerződések feltételei lehetővé tennék a Ryanair számára e „nem kívánt opciók” gyakorlását és a repülőgépek szabad piacon történő

újraértékesítését, sem pedig azt, hogy a Ryanair ténylegesen ezen opciók gyakorlása mellett döntene annak érdekében, hogy az új repülőgépek piacán a Boeinggel versenyezzen. Az ilyen magatartás nem lenne „sem valószínű, sem pedig üzleti szempontból ésszerű”. A Bizottság a felperes szerint akkor is tévedett, amikor a megtámadott határozat (1138) preambulumbekzdésében azt állapította meg, hogy a Ryanair által a repülőgépek tulajdonjogához kapcsolódó költségekre vonatkozóan elvégzett számítások „különösen derülátóak” voltak, ezáltal semmibe véve a Ryanair e területen meglévó tapasztalatát.

400 A felperes hetedszer hangsúlyozza, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1139) preambulumbekzdésében tévesen „vélemezte”, hogy a repülótéri illetékek kapcsán előirányzott bizonyos megtakarítások feltételezik, hogy a felperes az Aer Lingus járatait a magasabb költségű fő repülóterekről az alacsonyabb költségű másodlagos repülóterekre helyezi át. A Ryanair ugyanis bizonyította, hogy a repülótéri illetékek kapcsán várható potenciális megtakarítások nem a dublini repülótér költségeinek csökkentésén vagy az Aer Lingus célállomás repülóttereinek megváltoztatásán alapultak. Az összefonódás logikája abban nyilvánult meg, hogy az Aer Lingus repülőgépeit a fő repülótereken üzemeltetik. Ezenkívül – ellentétben az Aer Lingus által megfogalmazott, a megtámadott határozat (1118) preambulumbekzdésében ismerttetett állításokkal – a Ryanair 25 perces fordulóidőt teljesít a dublini repülótéren, amely pedig fő repülótér, míg az Aer Lingus 40 és 55 perc közötti fordulóidővel működik. E fordulóidőket a Ryanair az olyan túlterhelt repülótereken is teljesíti, mint a birminghami vagy a manchesteri repülótér (lásd a York Aviation 2007. január 19-i, a fordulókhoz kapcsolódó hatékonyságjavulásról szóló feljegyzését).

401 A felperes nyolcadszor azt állítja, hogy a Bizottság tévesen értelmezi az ír társasági jogot, mivel e jogszabályok értelmében a Ryanair már attól kezdve befolyást gyakorol az Aer Lingus felett, hogy a részvényeinek több mint 50%-át megszerezte. A befolyásszerzésnek a megtámadott határozat (1140) preambulumbekzdésében állított „ellenséges jellege” tehát nem releváns, a Bizottság pedig tévesen feltételezte, hogy a két vállalkozás egyesülése nehezebb lenne, ha a Ryanair az Aer Lingus részvényeinek kevesebb mint 100%-ával rendelkezne.

402 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

b) A Törvényszék álláspontja

403 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy a Ryanair által állított hatékonyságjavulás nem volt igazolható, mivel lényegében azon az általános állításon alapult, mely szerint a Ryanair a gazdálkodási modelljét, különösen pedig az ezzel járó költségszintet képes az Aer Lingus esetében is alkalmazni, anélkül hogy megfelelően figyelembe vették volna a veszteségeknek a termékek jellemzői és a bevételek révén történő ellentételezését. A Bizottság azt is megállapította, hogy a Ryanair hatékonyságjavulással kapcsolatos több állítása olyan vélelmeken alapul, amelyeket nem lehet függetlenül igazolni (a megtámadott határozat 7.10.4.2. pontja).

404 Az iránymutatásban előírt, a hatékonyságjavulás igazolható jellegével kapcsolatos feltétel tehát nem teljesül, amit a felperes vitat, ezzel kapcsolatban nyolc jogalapra hivatkozva.

405 Először is, a Ryanair által szolgáltatott adatokkal kapcsolatban a Bizottság által a megtámadott határozatban levezetett mérlegelésekkel (a megtámadott határozat (1133) preambulumbekzdése; lásd a fenti 394. pontot) összefüggésben mindenképp emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy „a Ryanair hatékonyságjavulással kapcsolatos több állítása olyan vélelmeken alapul[t], amelyeket

nem lehet függetlenül igazolni”. A Bizottság a megtámadott határozatban azt is hangsúlyozta, hogy „[ú]gy tűnik, az összefonódást megelőző időszakból származó egyetlen olyan dokumentum sem léte[ett], amely objektíven és függetlenül értékelné az Aer Lingus felvásárlása révén elért hatékonyságjavulás mértékét”. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyezte, hogy „az ilyen dokumentumok benyújtását alapvető jelentőségűnek íté[te] egyrészt annak bizonyítása érdekében, hogy a Ryanair gazdálkodási modellje az Aer Lingus gazdálkodási modelljéhez képest eltérő, egyedi és magasabb rendű, másrészt pedig, hogy a Ryanair költségszerkezetét az összefonódást követően sikerrel lehetne alkalmazni az Aer Lingus esetében is”. E nyilatkozatok akként értelmezhetők, hogy a bejelentő féltől elvárható, hogy rendelkezésre bocsássa az olyan dokumentumok fenti meghatározásának megfelelő adatokat, amelyek benyújtását a Bizottság „alapvető jelentőségűnek” ítélte.

<sup>406</sup> Az iránymutatás 86. pontjából ugyanakkor kiderül, hogy a hatékonyságjavulásnak „igazolhatónak” kell lennie ahhoz, hogy a Bizottság ésszerűen megbizonyosodhasson arról, hogy a hatékonyságjavulás „várhatóan” megvalósul, és elég lényeges mértékű ahhoz, hogy ellensúlyozza az összefonódás által a fogyasztóknak potenciálisan okozott kárt. Az iránymutatás ugyanezen pontjában olvasható, hogy „minél pontosabbak és minél meggyőzőbbek” a hatékonyságjavulásra vonatkozó ezen érvek, a Bizottság annál jobban tudja értékelni azokat. Ezzel összefüggésben az iránymutatás e pontja kimondja, hogy ha a pontos mennyiségi elemzéshez szükséges adatok nem állnak rendelkezésre, akkor is be kell tudni mutatni a fogyasztókra gyakorolt, „világosan meghatározható, nem pusztán marginális” pozitív hatást. A hatékonyságjavulás igazolható jellegével kapcsolatos feltétel tehát nem követeli meg, hogy a bejelentő fél kívülről által függetlenül ellenőrizhető adatokat bocsásson rendelkezésre, vagy az összefonódást megelőző időszakból származó olyan dokumentumokat csatoljon, amelyek lehetővé teszik a felvásárlás révén elért hatékonyságjavulás mértékének objektív és független értékelését.



- 407 Ezt az értelmezést megerősíti az iránymutatás 87. pontjának olvasata, amelyből kiderül, hogy mindazon információk legnagyobb része, amely lehetővé teszi a Bizottságnak a hatékonyságjavulás értékelését, kizárólag az összefonódásban részes felek birtokában van, ezért pedig a bejelentő felek feladata, hogy a szükséges információkat időben megadják.
- 408 Hasonlóképp, a hatékonyságjavulás mérlegelése szempontjából lényeges bizonyítékoknak az iránymutatás 88. pontja szerinti, nem kimerítő jellegű felsorolása különböző jellegű bizonyítékokat foglal magában, anélkül hogy hangsúlyt fektetne annak szükségességére, hogy e bizonyítékoknak függetlenül igazolhatónak kellene lenniük, illetve az összefonódást megelőző időszakból kellene származniuk. E felsorolás különösen a következőket tartalmazza: azok a belső dokumentumok, amelyeket a vállalkozások vezetői a művelet megindításáról szóló döntés meghozatalához felhasználtak; a vezetők által a tulajdonosok és a pénzügyi piacok számára tett, a várható hatékonyságjavulással kapcsolatos nyilatkozatok; a hatékonyságjavulás és a fogyasztói előnyök korábbi példái, valamint külső szakértők összefonódás előtti vizsgálatai a hatékonyságjavulás jellegéről és mértékéről, illetve arról, hogy az várhatóan milyen mértékben szolgálja majd a fogyasztók javát.
- 409 Azon vélelmek független ellenőrzésének lehetőségét tehát, amelyeken a Ryanair hatékonyságjavulással kapcsolatos állításai alapulnak, nem követeli meg az iránymutatás, amely a Bizottság ezzel kapcsolatban irányadó orientációit határozza meg. Mindazonáltal a Bizottság a jelen esetben nem hagyhatta volna figyelmen kívül a Ryanair által bemutatott adatokat önmagában azzal az indokkal, hogy ezek az adatok olyan vélelmeken alapultak, amelyeket nem lehet függetlenül ellenőrizni. Hasonlóképp, a Bizottság nem követelhetné volna meghatározott típusú dokumentumok – mint például az összefonódást megelőző időszakból származó, a felvásárlás révén elért hatékonyságjavulás terjedelmét objektíven és függetlenül értékelő dokumentumok – annak érdekében történő benyújtását, hogy a benyújtható más típusú dokumentumokból eredő információk relevanciáját vitassa.

410 Ebben az összefüggésben a Ryanairnek joga volt ahhoz, hogy az összefonódásból eredő hatékonyságjavulásra vonatkozó saját adatait bocsássa a Bizottság rendelkezésére, anélkül hogy feltétlenül szükség lett volna olyan értékelésre, amely kívülállók által függetlenül ellenőrizhető, illetve az összefonódás bejelentése előtt folytatták le. Az ügyek menete nem feltétlenül teszi szükségessé az ilyen dokumentumok időben történő benyújtását, a valamely vállalkozás által a nyilvános vételi ajánlat megtételéhez felhasznált dokumentumok – akár e vállalkozástól, akár pedig annak tanácsadóitól származnak – a természetüknél fogva bizonyos mértékben relevánsnak bizonyulhatnak a hatékonyságjavulásra vonatkozó állítások tartalmának alátámasztása szempontjából.

411 Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a Bizottság konkrétan megvizsgálta, hogy a Ryanair által állított hatékonyságjavulás „igazolható” volt-e abban az értelemben, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára, hogy ésszerűen megbizonyosodhasson arról, hogy a hatékonyságjavulás „várhatóan” megvalósul, és elég lényeges mértékű ahhoz, hogy ellensúlyozza az összefonódás által a fogyasztóknak potenciálisan okozott kárt. A Bizottság ugyanis a megtámadott határozat (1133) preambulumbekzdésében hangsúlyozta, hogy tekintettel a Ryanair hatékonyságjavulással kapcsolatos állításaira, „igen derűlátónak tűn[t] azt állítani, hogy a Ryanair a saját gazdálkodási modelljét, közelebbről pedig az azzal járó költségszintet képes az Aer Lingus esetében is teljes egészében alkalmazni, anélkül hogy a termékek jellemzői és a bevételek révén ellentételezné a veszteségeket”. A Bizottság megállapította, hogy „a Ryanair ezzel kapcsolatban nem terjeszt[ett] elő semmilyen objektív vagy meggyőző bizonyítékot, leszámítva az »agresszívebb vállalatvezetési stílusával« kapcsolatban fennálló bizonyos mértékű önbizalmat”.

412 A Ryanair által előterjesztett adatokra vonatkozó e kritika azt kérdőjelezi meg, hogy ezek az adatok alkalmasak lennének annak bizonyítására, hogy az állítólagos hatékonyságjavulás ellentételezheti azokat a kedvezőtlen hatásokat, amelyeket a művelet egyébként a versenyre gyakorolhat. Ezzel összefüggésben az iránymutatás 87. pontja kimondja, hogy ennek bizonyítása a bejelentő felek feladata. E hatékonyságjavulásnak „számszerűsíthetőnek”, vagy legalábbis „világosan meghatározhatóknak” kell lennie, mint az kiderül az iránymutatás 86. pontjából.

413 Mivel nem álltak fenn olyan körülmények, amelyek bizonyíthatták volna, hogy a Ryanair gazdálkodási modelljének az Aer Lingus esetében történő alkalmazásából eredő várható hatékonyságjavulás figyelembe vette az Aer Lingus gazdálkodási modelljének felszámolásából származó veszteségeket, a Bizottság helyesen vonta kétségbe az állítólagos hatékonyságjavulás igazolható jellegét. Márpedig a felperes ezzel összefüggésben is annak állítására szorítkozik a beadványaiban, hogy az ő gazdálkodási modellje jobb, mint az Aer Lingus gazdálkodási modellje, ez pedig 221,7 millió eurót elérő hatékonyságjavulást eredményez (a megtámadott határozat (1106) preambulumbekzdése, különösen pedig a 3. sz. táblázat). A Bizottság ezeket a számadatokat vitatja. A Bizottság a megtámadott határozat (1135) és (1140) preambulumbekzdésében azt is hangsúlyozta, hogy a Ryanair nem bizonyította, hogy képes lenne az Aer Lingus költségeit anélkül csökkenteni, hogy ez hátrányos következményekkel járna a szolgáltatásai színvonalára.

414 Következésképpen, mivel a Ryanair elmulasztotta kifejtteni, hogy a Bizottság okfejtése miért lenne téves azzal kapcsolatban, hogy nem nyert bizonyítást, hogy a Ryanair képes lenne az Aer Lingus költségeit anélkül csökkenteni, hogy ez hátrányos következményekkel járna e vállalkozás szolgáltatásainak színvonalára, meg kell állapítani, hogy a Bizottság a Ryanair által ezzel kapcsolatban szolgáltatott adatokra tekintettel helyesen vonhatta kétségbe az állítólagos hatékonyságjavulás igazolható jellegét.

415 Másodszor, az Aer Lingus és a Ryanair között fennálló gazdálkodási modellbeli különbségnek az elemzésre gyakorolt hatását illetően a Ryanair lényegében azt állítja, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a Ryanair azon szándékát, hogy továbbra is eltérő szolgáltatást tartson fenn, anélkül hogy a gazdálkodási modelljét „teljes egészében” átvinné az Aer Lingusra (a megtámadott határozat (1133) preambulumbekzdése; lásd a fenti 395. pontot).

416 E kifogás nincs tekintettel arra, hogy a Bizottság teljes mértékben figyelembe vette a felperes által hivatkozott esetet. A Bizottság ugyanis a következőképpen mutatja

be a felperes által szolgáltatott adatokra tekintettel fennálló, az állítólagos hatékonyságjavulás igazolható jellegével kapcsolatos kétségeit: a Ryanair vagy teljes egészében alkalmazza a saját gazdálkodási modelljét, ebben az esetben viszont a Ryanair által állított hatékonyságjavulás értékelése során figyelembe kell venni a termékek jellemzői és az Aer Lingus gazdálkodási modelljéből származó bevételek szempontjából felmerülő veszteségeket; vagy pedig a Ryanair – mint az szándékában áll – megtartja a termékjellemzőket és az Aer Lingus gazdálkodási modelljéből származó bevételeket, ebben az esetben viszont a hatékonyságjavulás szükségképpen csekélyebb lesz annál, amely a Ryanair alacsony költségeken és alacsony árakon alapuló szolgáltatási modelljének teljes körű alkalmazásából származna. A Bizottság – helyesen – a Ryanair által szolgáltatott adatokkal kapcsolatos e pontatlanságra alapította a megtámadott határozatban általa követett okfejtést.

417 Harmadszor, a megtámadott határozatban megfogalmazott azon utalással kapcsolatban, amely a KLM leányvállalatának minősülő Buzz társaság Ryanair általi felvásárlásának fejleményeire vonatkozik (a megtámadott határozat (1134) preambulumbekzdése; lásd a fenti 396. pontot), meg kell állapítani, hogy a felek egybehangzóan elismerik, hogy ez a felvásárlás nem ugyanolyan természetű volt, mint az Aer Lingus tervezett felvásárlása. Éppen a megtámadott határozatban kifejtett megoldás az, amely az e két művelet közötti különbségek mellett tanúskodik (a Buzz arculatának megszűnése, a repülőgépek visszaadása, a legtöbb járat felfüggesztése). A Ryanair által e példa alapján hivatkozott hatékonyságjavulás tehát azon az eseten alapul, amikor a Ryanair a saját gazdálkodási modelljét teljes egészében alkalmazza a felvásárolt vállalkozásra.

418 Negyedszer, ami a felperes által a nyilvános vételi ajánlat során tett, az Aer Lingus jegyárainak csökkentésére, az üzemanyag-többletköltségek megszüntetésére, a járat-sűrűség fenntartására, valamint a szolgáltatás javítására irányuló kötelezettségvállalás (a megtámadott határozat (1134) preambulumbekzdése; lásd a fenti 397. pontot) terjedelmét illeti, mint azt a Bizottság a beadványaiban állítja, anélkül hogy a felperes ezt vitatná, az adott magatartás pontosan meg nem határozott és potenciálisan rövid időszakra szóló tanúsításával kapcsolatos ígéret nem tekinthető sem hatékonyságjavulásnak, sem pedig a hatékonyságjavulás fennállását alátámasztó bizonyítéknak.

- 419 Ötödször, a reklámozás költségeinek esetleges csökkentéséhez kapcsolódó hatékonyságjavulással (a megtámadott határozat (1136) preambulumbekzdése; lásd a fenti 398. pontot) kapcsolatban a felperes által megfogalmazott kifogás tartalmilag nem vonja kétségbe a megtámadott határozatban kifejtett aggodalmat. Ha ugyanis a Ryanairnek az a szándéka, hogy az arculatot és a minőséget illetően továbbra is fenntartja az Aer Lingus megkülönböztetésére irányuló üzletpolitikát, az Aer Lingusnak folytatnia kell a saját eltérő marketingstratégiáját. Az ilyen döntés ténylegesen szükségessé teheti a reklámkiadások szinten tartását annak biztosítása érdekében, hogy az utazóközönség ne keverje össze a két légitársaságot.
- 420 Hatodszor, a repülőgépek tulajdonjogához kapcsolódó költségekkel kapcsolatban (a megtámadott határozat (1137) és (1138) preambulumbekzdése; lásd a fenti 399. pontot) a Bizottság a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy a Ryanairt megillető, a repülőgépeknek a piaci árhoz képest alacsonyabb áron történő megvásárlását lehetővé tevő opciós jog gyakorlását illetően az bizonyul valószínűnek, hogy a Ryanair ezt az opciós jogot a saját légitársaságának megújítása érdekében fogja gyakorolni. Ha a Ryanair abból eredően számít azonnali nyereségre, hogy az új repülőgépeket másik légitársaság részére értékesíti, vagy az opciós jogot átruházza az Aer Lingus részére ez utóbbi légitársaság flottájának megújítása érdekében, a más repülőgépek használatához kapcsolódó helyettesítési költségek pontosan megegyeznének a hatékonyságjavulással, ennek következtében pedig a hatékonyságjavulás megszűnne. A Bizottság azt is megállapította, hogy még ha az előző két feltevés nem is igazolható, a repülőgépek tulajdonjogához kapcsolódó költségek számszerűsítéséhez használt feltevések „különösen derülátónak” tűntek, amennyiben azon a lehetőségen alapultak, hogy az Aer Lingus flottáját könyv szerinti értékén adják el.
- 421 A felperes által megfogalmazott kifogások nem vonják kétségbe ezen elemzés megalapozottságát. Ami azt a lehetőséget illeti, hogy a Ryanair ne gyakorolja ezeket az opciókat, e lehetőség természetesen fennáll, viszont a Ryanair elveszítené annak esetleges előnyeit. A felperes azon kívánságával kapcsolatban, hogy a Bizottság bizonyítsa, hogy a Boeingsgel kötött szerződések lehetővé tették a felperes számára e „nem kívánt opciók” gyakorlását és a repülőgépek szabad piacon történő újraértékesítését, illetve azt, hogy a felperes ténylegesen ezen opciók gyakorlása mellett döntene annak érdekében, hogy az új repülőgépek piacán a Boeingsgel versenyezzen, nehezen érthető,

hogy ennek bizonyítása miért lenne szükséges. A Bizottság ugyanis azon különböző megoldások felidézésére szorítkozik, amelyek arra az esetre állnak a Ryanair rendelkezésére, ha ezen opciók gyakorlása mellett döntene, megállapítva, hogy az opciókat eredetileg a Ryanair flottájának megújítása érdekében alakították ki. Végül a felperes nem fejt ki, hogy az Aer Lingus flottája könyv szerinti értéken történő eladásának derülendő jellegével kapcsolatban a Bizottság által megfogalmazott kritika miért lenne téves önmagában amiatt, hogy a Bizottságnak e területen nincs tapasztalata.

- 422 Hetedszer, a repülőtéri illetékekkel és a földi üzemeltetési költségekkel (a megtámadott határozat (1139) preambulumbekendése; lásd a fenti 400. pontot) kapcsolatban a Bizottsággal azonos módon meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban csak azt jelentette ki, hogy „az Aer Lingus szolgáltatásainak másodlagos repülőterekre történő áthelyezéséből származó költségcsökkenés önmagában nem képez hatékonyságjavulást”. Ez érthetővé válik a Bizottság által említett példán át, amely megállapítja, hogy a Ryanair többek között azt állította, hogy korábban megállapodást kötött a bergamói repülőtérrel, amelynek értelmében e repülőtér utasonként lényegesen alacsonyabb költséget számláz neki, mint amelyet az Aer Lingustól a milánói repülőtér használatáért kértek. Bergamo ugyanakkor az Aer Lingus által nem használt másodlagos repülőtér, vagyis a hivatkozott hatékonyságjavulás csak akkor érhető el, ha az Aer Lingus Milánó-Linate és Milánó-Malpensa felé irányuló jelenlegi járatait átirányítják Bergamóra. Az Aer Lingus szolgáltatási kínálatát megváltoztatásának e szükségességére tekintettel tehát a Bizottság megalapozottan vitatta a megtámadott határozatban, hogy a fentiek szerinti hatékonyságjavulás állna fenn.

- 423 Nyolcadszor, annak hatásával kapcsolatban, hogy a Ryanair nagyobb vagy kisebb befolyást biztosító részesedéssel rendelkezik-e az Aer Lingus felett (a megtámadott határozat (1140) preambulumbekendése; lásd a fenti 401. pontot), a Bizottság helyesen járt el, amikor a megtámadott határozatban lényegében azt állapította meg, hogy a 100% alatti részesedés nehezebbé teszi az állítólagos hatékonyságjavulás elérését, figyelembe véve a bejelentett összefonódás „ellenséges jellegét”. Az a tiltakozás ugyanis, amelyet az Aer Lingusnak a Ryanair befolyásszerzését el nem fogadó részvényesei, közülük pedig néhány olyan részvényes – mint az Aer Lingus személyzete vagy az ír állam – juttathat kifejezésre, akik az Aer Lingus alaptőkéjében jelentős részesedéssel

rendelkezhetnek, annak kockázatával jár, hogy késleltet vagy kétségessé tesz egyes olyan döntéseket, amelyeket a Ryanair a költségek csökkentése érdekében hozhatna.

- 424 Az eddigiekből következik, hogy a felperes által az állítólagos hatékonyságjavulás igazolható jellegére vonatkozóan megfogalmazott kifogásokat el kell utasítani.

## *2. Az állítólagos hatékonyságjavulás egyes elemeinek az összefonódáshoz köthető jellegéről*

### a) A felek érvei

- 425 A felperes vitatja a Bizottság azon állítását, mely szerint a hatékonyságjavulás egyes elemei, mint például a munkaerőköltségek csökkenése, a repülőgépek jobb kihasználása, valamint az üzemanyag- és elosztási költségek csökkenése, „valószínűleg nem köthetők az összefonódáshoz”, és az Aer Lingus az összefonódástól függetlenül is megvalósíthatja azokat (a megtámadott határozat (1143)–(1145) preambulumbekézése). A felperes elismeri, hogy az Aer Lingus egységre jutó költségei 2001 óta csökkentek, viszont azt állítja, hogy e légitársaság legutóbbi időközi jelentéséből kiderül, hogy a költségei növekednek. Ezenkívül az Aer Lingus költségei továbbra is lényegesen magasabbak a Ryanair költségeinél, a különbség pedig egyre nő. A művelet nélkül az Aer Lingus nem érhetne el a Ryanair általi felvásárlásához kapcsolódó, nagyságrendekben mérhető megtakarításokat. Mivel az Aer Lingus rendelkezésére álló repülőgépek száma az elmúlt öt év során lényegesen nem emelkedett, ésszerűen feltételezhető, hogy az Aer Lingus nem képes és nem is szándékozik annak érdekében gyorsan növekedni, hogy a Ryanairrel azonos nagyságrendben működjék. A felperes szerint a hatékonyságjavulás egyes nem nagyságrendi jellegű olyan elemei, mint a dublini repülőtérén a fordulódó csökkenése, nagymértékben az összefonódáshoz köthetők, hiszen az Aer

Lingus nem kísérelt volna meg rövidebb fordulódőket elérni (lásd a Ryanair 2007. január 25-i válaszát, amelyet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 11. cikke alapján előterjesztett bizottsági információkérésre adott). A felperes szerint a Bizottság állításaival ellentétben a Ryanair által az Aer Lingus felett állítólag gyakorolt versenyönmagában nem jelentett ösztönzést az Aer Lingus számára, hogy továbbra is hatékony gazdasági szereplő legyen.

- <sup>426</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes állításait.

b) A Törvényszék álláspontja

- <sup>427</sup> Az iránymutatás 85. pontjából kiderül, hogy hatékonyságjavulás akkor lényeges a versenyjogi értékelés szempontjából, ha az ilyen javulás a bejelentett összefonódás közvetlen következménye, és nem érhető el hasonló mértékben más, kevésbé versenyellenes megoldásokkal. E körülmények fennállása esetén a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hatékonyságjavulást az összefonódás idézte elő, az tehát az összefonódáshoz köthető. A műveletben részes felek feladata, hogy valamennyi szükséges releváns információt kellő időben rendelkezésre bocsássanak annak bizonyítása érdekében, hogy a bejelentett összefonódáson kívül nincs más, kevésbé versenyellenes, reális és megvalósítható eszköz. A Bizottság csak azokat az eszközöket veszi figyelembe, amelyek az összefonódásban részt vevő felek üzleti helyzetében ésszerűen megvalósíthatók, tekintettel az érintett ágazat kialakult üzleti gyakorlatára.



- 428 A Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy az Aer Lingus a hatékonyságjavulás egyes elemeit, mint például a munkaerőköltségek csökkentését, a repülőgépek jobb kihasználását, valamint az üzemanyag- és elosztási költségek csökkentését a tervezett művelettől függetlenül is megvalósíthatja (a megtámadott határozat 7.10.4.3. pontja).
- 429 A felperes ezen megállapítás vitatása során annak előadására szorítkozik, hogy az Aer Lingus legutóbbi, 2007. augusztus 30-án kelt időközi jelentéséből kiderül, hogy e légitársaság költségei növekednek, mindamellett pedig magasabbak a felperes költségeinél. A felperes szerint a tervezett összefonódás nagyságrendekben mérhető olyan megtakarításokat tenne lehetővé az Aer Lingus számára, amelyek jelentősebbek azoknál, amelyeket a művelet hiányában érhetett volna el.
- 430 Meg kell azonban állapítani, hogy a felperes első érve nem fogadható el, mivel a Bizottsággal szemben nem kifogásolható, hogy a megtámadott határozat 2007. június 27-i elfogadása során nem vette figyelembe azokat az eredményeket, amelyeket csak 2007. augusztus 31-én hoztak nyilvánosságra. Ezért – mint azt egyébként a felperes is elismeri – a Bizottság helyesen járt el, amikor a megtámadott határozatban abból indult ki, hogy „[a]z Aer Lingus 2001 óta megerősít[ette] azt a képességét, hogy csökkentse az egységre jutó költségeit”. Ezenkívül a Ryanair által hivatkozott, a nagyságrendekben mérhető megtakarításokra vonatkozó érv nem vonja kétségbe a Bizottság azon állításának megalapozottságát, amely inkább az Aer Lingus által kialakított árminőség párosítás hatékonyságát helyezi előtérbe.
- 431 Következésképpen az állítólagos hatékonyságjavulás egyes elemeinek az összefonódáshoz köthető jellegére vonatkozó kifogásokat el kell utasítani.

### 3. A fogyasztóknak biztosított előnyről

#### a) A felek érvei

<sup>432</sup> A felperes azt állítja, hogy a Bizottság elismeri az adott útvonalra történő belépéshez kapcsolódó állandó költségek, továbbá a nyereség azon szintje, amelytől kezdve a belépés jövedelmezővé válik, valamint az adott útvonalon fennálló verseny ilyen belépés által előidézhető növekedése közötti összefüggést (a megtámadott határozat (1147) preambulumbekzdése). A Bizottság tehát a felperes szerint tévesen jutott arra a következtetésre, hogy „az állandó költségekkel kapcsolatos állítólagos hatékonyságjavulás nem befolyásolja a Ryanair által a meglévő járatok jegyárainak meghatározására vonatkozóan hozott döntéseket” (a megtámadott határozat (1148) preambulumbekzdése). A Bizottság ezáltal nem vette figyelembe, hogy a légi közlekedés ágazatában az állandó költségek gyorsan visszahatnak a járulékos termeléssel és a járatsűrűséggel kapcsolatos döntésekre. A Ryanair arról ismert, hogy csökkentett üzemeltetési költségekkel működik, a költségeinek alacsony szintjét pedig megjeleníti a fogyasztóknak kínált áraiban. Ezenkívül a légi közlekedés ágazatában a szolgáltatóknak gyakran kell rövid távú kapacitás- és menetrend-kiigazítással élniük, amit az Aer Lingus költségszerkezete nem tesz lehetővé. A felperes szerint a Bizottság azt is tévesen állította, hogy „a fogyasztóknak biztosított előnyök ezért nem azonnal jelentkeznek, hanem egy sor eseménytől függenek, következésképpen pedig lényegesen kevésbé bizonyosak, mint a járulékos költségek csökkentésének (amely a jegyárak azonnali csökkentését ösztönzi) a jegyárakra gyakorolt hatása” (a megtámadott határozat (1148) preambulumbekzdése). Ez az állítás nincs megindokolva, és bizonyítékokkal sincs alátámasztva, továbbá ellentmond a Ryanair tapasztalatainak.

<sup>433</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság a megtámadott határozatra hivatkozva vitatja a felperes érveit.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 434 A fogyasztóknak biztosított előnyökkel kapcsolatban az iránymutatás 79. pontja kimondja, hogy a hatékonyságjavulásra vonatkozó érvek értékelésekor azt kell megvizsgálni, hogy a fogyasztók az összefonódás következményeként ne kerüljenek rosszabb helyzetbe. Ennek érdekében a hatékonyságjavulásnak lényegesnek kell lennie, kellő időben bekövetkeznie, és elvben azokon az érintett piacokon kell a fogyasztók javát szolgálnia, ahol egyébként várhatóan versenyjogi problémák merülnének fel.
- 435 Ezzel összefüggésben az iránymutatás 80. pontjából kiderül, hogy az összefonódások különféle típusú, alacsonyabb árakat vagy a fogyasztók számára más előnyöket eredményező hatékonyságjavulással járhatnak együtt. A termelési vagy forgalmazási költségek megtakarítása például lehetővé teszi az összefonódással létrejött vállalkozás számára, és egyben ösztönzést is adhat neki, hogy csökkentse árait az összefonódás után. Azonkívül, hogy szükséges meggyőződni arról, hogy a hatékonyságjavulás valóban nettó előnyt jelent-e a fogyasztóknak, a költséghatékonyságnak a változó vagy határköltségek csökkentését eredményező javulása valószínűleg nagyobb súllyal esik latba a hatékonyságjavulás értékelésében, mint az állandó költségek csökkenése, mivel elvben az előbbiek nagyobb valószínűséggel eredményeznek alacsonyabb fogyasztói árakat. Azt a költségcsökkenést, amely pusztán a termelés versenyellenes csökkentéséből származik, nem lehet a fogyasztók javát szolgáló hatékonyságjavulásnak tekinteni.
- 436 Másfelől az iránymutatás 84. pontja szerint az, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás motivált-e arra, hogy a hatékonyságjavulásból eredő előnyöket áthárítsa a fogyasztókra, gyakran függ a piacon lévő többi vállalkozás, illetve a potenciális új piacra lépők által gyakorolt versenykényszertől. Minél nagyobbak az összefonódásnak a versenyre gyakorolt lehetséges kedvezőtlen hatásai, a Bizottságnak annál inkább meg kell győződnie arról, hogy az állított hatékonyságjavulás valóban jelentős, várhatóan megvalósul, és kellő mértékben áthárítják a fogyasztóra. Ezzel összefüggésben az iránymutatás kimondja, hogy igen valószínűtlen, hogy az olyan összefonódás,

amely monopóliumhoz közeli piaci helyzetet vagy hasonló mértékű piaci erőt eredményez, a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható azért, mert a hatékonyságjavulásból eredő előnyök elegendőek lesznek a potenciális versenyellenes hatások ellensúlyozására.

- 437 A Bizottság a Ryanair azon állítására adott válaszként, mely szerint a repülőgépek üzemeltetési költségeinek csökkentése befolyásolja a légitársaság azon „járulékos” döntését, hogy adott útvonalon üzemeltet-e, vagy sem járatot, a megtámadott határozatban elismerte, hogy a valamely útvonalra történő belépés állandó költségeinek leszállítása csökkenti azt a szolgáltatásszintet, amelytől kezdve a belépés jövedelmezővé válik, valamint hogy e belépés az adott útvonalon fennálló verseny erősítésére irányul (a megtámadott határozat (1146) és (1147) preambulumbekzdése).
- 438 A Bizottság ezt követően megvizsgálta, hogy ezek az előnyök mennyire biztosan és mennyire gyorsan hatnának a fogyasztókra, majd megállapította, hogy az állandó költségekkel összefüggésben bekövetkező állítólagos hatékonyságjavulás nem befolyásolja a Ryanair által a meglévő járatok jegyárainak meghatározására vonatkozóan hozott döntéseket. A Bizottság szerint az utazóközönséget érintő előnyök csak akkor valósulnak meg, ha a Ryanair a meglévő útvonalain a járatsűrűség növelése, illetve újabb útvonal indítása mellett dönt, ez pedig az állandó költségek csökkentése előtt nem lehetséges, viszont lehetségessé válik az összefonódás után. Ezért még ha a hatékonyságjavulás el is érhető, annak előnyeiből az utazóközönség nem azonnal részesül, hanem ezek az előnyök egy sor eseménytől függenek, következésképpen pedig kevésbé biztosak, mint a járulékos költségek csökkentésének a jegyárakra gyakorolt hatása, amely költségcsökkentés a jegyárak azonnali mérséklésére ösztönöz (a megtámadott határozat (1148) preambulumbekzdése).
- 439 Másfelől a Bizottság megállapította, hogy amennyiben a Ryanair kizárólag azt állítja, hogy az Aer Lingus költségei a saját költségeinek szintjére mérsékelhetők, ez az összefonódás előtt fennállt helyzethez képest nem jelent semmilyen különbséget, mivel a Ryanair „jövedelmezőségi küszöbe” és a jövedelmező útvonalak kiterjedése nem

változna, még akkor sem, ha a hatékonyságjavulás minden szempontból megvalósul (a megtámadott határozat (1149) preambulumbekzdése). Épp ellenkezőleg, azokon a meglévő útvonalakon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van, az összefonódás azonnali hatása a Ryanair és az Aer Lingus díjszabással és szolgáltatásokkal kapcsolatos döntéshozatalának ugyanazon fórum alatti összevonásában jelentkezne. A nyereség maximalizálására irányuló üzletpolitikát feltételezve, az összefonódás folytán létrejött új jogalanynak az igen magas piaci részesedése miatt az lenne az érdeke, hogy ezeken az útvonalakon felemelje az árakat, továbbá a Ryanair és az Aer Lingus közötti valamennyi utasszállítás nagyrészt e jogalanyon belül maradna, különösen azokon az útvonalakon, amelyeken duopólium helyett monopólium keletkezne (a megtámadott határozat (1150) preambulumbekzdése).

440 A Bizottság elismerte, hogy ez a hatás elméletileg ellensúlyozható, ha az állandó költségekkel összefüggésben bekövetkező állítólagos hatékonyságjavulás igazolja, hogy a Ryanair az érintett útvonalakon növeli a járatsűrűséget, ami utóbb lejjebb vinné a jegyárakat. Ugyanakkor megállapította, hogy mivel az új jogalany piaci részesedése rendkívül magas, gyakran a monopóliumhoz közeli, valamint az állítólagos hatékonyságjavulás nagyrészt az Aer Lingus esetében valósulna meg, igen valószínűtlen, hogy e hatékonyságjavulás árleszállító hatása elegendő lenne ahhoz, hogy visszafordítsa a horizontális átfedésből, valamint a versenynek az összefonódás következtében fellépő csökkenéséből eredő áremelkedést (a megtámadott határozat (1150) preambulumbekzdése).

441 Ezzel összefüggésben a Bizottsággal azonos módon meg kell állapítani, hogy a Ryanair nem vitatja azt a mérlegelést, mely szerint az esetleges hatékonyságjavulás valószínűleg nem adható tovább a fogyasztóknak, figyelembe véve az új jogalany azon útvonalakon fennálló nagyon jelentős piaci részesedését, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van. Így még ha bizonyítottak is tételezzük a Ryanair azon állítását, mely szerint valamennyi költségmegtakarítást árleszállításra fordítana a szolgáltatások terjedelmének növelése érdekében, a Ryanair valódi prioritása valószínűleg továbbra is a lehető legnagyobb nyereség elérése lenne. Azokon a piacokon, amelyeken az összefonódást követően valamennyi verseny megszűnne, kétségkívül jövedelmezőbb lenne,

ha a fogyasztókat nem részesítenék az Aer Lingus állandó költségeinek állítólagos csökkentésében.

- 442 Következésképpen a fogyasztóknak biztosított előnyre vonatkozó kifogásokat el kell utasítani.
- 443 Az eddigiekből következik, hogy a felperes által az összefonódás igazolható jellegére, annak az összefonódáshoz köthető jellegére, valamint a fogyasztóknak biztosított előnyre vonatkozóan megfogalmazott valamennyi kifogást el kell utasítani. Ezért mivel a felperes nem bizonyította, hogy téves lenne az az elemzés, amelyet a Bizottság a megtámadott határozatban azon három együttes feltételt illetően vezetett le, amelyeket azon körülmények meghatározása érdekében állapítottak meg, amelyek fennállása esetén a Bizottság az összefonódás értékelése során figyelembe veheti a hatékonyságjavulást, a negyedik jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

#### 4. *A művelet versenyre gyakorolt hatásainak elemzésével kapcsolatos következtetés*

- 444 Az első négy jogalap elemzéséből következik, hogy a felperes által előadott érvek közül egyik sem vonhatja kétségbe a Bizottság által a megtámadott határozatban tett azon megállapításokat, amelyek szerint az összefonódás végrehajtása jelentősen korlátozná a hatékony versenyt azáltal, hogy a Dublinból, Corkból vagy Shannonból induló, illetve oda érkező járatok több piacon erőfölényes helyzetet hozna létre.

- 445 Ezek az erőfölényes helyzetek monopól jellegűek, vagy pedig kvázi monopól jellegűek, illetve nagyon jelentősek, és önmagukban elegendők a Bizottság által levont azon következtetés alátámasztásához, mely szerint az összefonódás megvalósítását a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani.
- 446 A továbbiakban a kötelezettségvállalásokra vonatkozó ötödik és egyben utolsó jogalapot kell megvizsgálni.

E – *Az ötödik, a kötelezettségvállalások mérlegelésére vonatkozó jogalapról*

### 1. *Előzetes megfontolások*

- 447 A jelen ügyben vitatott kötelezettségvállalások tartalmának vizsgálata előtt fel kell idézni a kötelezettségvállalásokra irányadó elemzési keretet.

a) A kötelezettségvállalások elemzési keretéről

- 448 Az összefonódások ellenőrzésének célja, hogy az érintett vállalkozásoknak megadja a valamennyi közösségi léptékű összefonódás végrehajtásához szükséges, előzetes engedélyt. Az ellenőrzés keretében e vállalkozások kötelezettségvállalást ajánlhatnak

fel a Bizottságnak, hogy az olyan határozatot hozzon, amelyben megállapítja az összefonódásuk közös piaccal való összeegyeztethetőségét (a Törvényszék T-212/03. sz., MyTravel kontra Bizottság ügyben 2008. szeptember 9-én hozott ítéletének [EBHT II-1967. o.] 116–118. pontja).

- 449 A közigazgatási eljárás előrehaladásától függően a felajánlott kötelezettségvállalásoknak lehetővé kell tenniük a Bizottság számára vagy annak megállapítását, hogy a bejelentett művelet az előzetes vizsgálat szakaszában már nem vet fel komoly kétségeket a közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően (az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikkének (2) bekezdése), vagy az átfogó vizsgálat keretében megfogalmazott kifogások megválaszolását (az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével együtt értelmezett 18. cikkének (3) bekezdése). E kötelezettségvállalások tehát mindenekelőtt elkerülhetővé teszik az átfogó vizsgálat megindítását, vagy ezt követően az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánító határozat elfogadását (lásd a fenti 448. pontban hivatkozott MyTravel kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet).
- 450 Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján ugyanis a Bizottság az összefonódást a rendelet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételnek megfelelően a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozatához olyan feltételeket és kötelezettségeket kapcsolhat, amelyek célja annak biztosítása, hogy az érintett vállalkozások betartsák a kötelezettségvállalásokat, amelyeket az összefonódás közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében tettek (lásd a fenti 448. pontban hivatkozott MyTravel kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet).
- 451 Az ilyen típusú összefonódásokhoz fűződő gazdasági érdek és ipari vagy kereskedelmi kockázat jelentőségére, valamint a Bizottság e téren élvezett hatáskörére figyelemmel az érintett vállalkozások érdeke, hogy mindent megtegyenek a hatósági munka megkönnyítése érdekében. Ugyanezen okokból a Bizottság a legnagyobb gondosságot köteles tanúsítani az összefonódások ellenőrzésével összefüggő feladatainak gyakorlása során (a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően lásd a fenti 448. pontban hivatkozott MyTravel kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 119. pontját).



- 452 Azt is meg kell állapítani, hogy az összefonódások ellenőrzése keretében a Bizottság csak olyan kötelezettségvállalások elfogadására jogosult, amelyek képesek a tervezett ügyletet a közös piaccal összeegyeztethetővé tenni (a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően lásd a fenti 41. pontban hivatkozott General Electric kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 555. pontját).
- 453 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy az összefonódásban részes valamely fél által felajánlott kötelezettségvállalások csak akkor felelnek meg e feltételnek, ha a Bizottság teljes bizonyossággal arra a következtetésre juthat, hogy a kötelezettségvállalások teljesíthetők, és az azokból származó kiigazítási módok kellően működőképesek és tartósak lesznek ahhoz, hogy biztosítsák, hogy az erőfölényes helyzet létrehozása vagy megerősítése, illetve a hatékony versenynek a kötelezettségvállalással megelőzni kívánt korlátozása a viszonylag közeli jövőben valószínűsíthetően nem következik be (a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően, valamint figyelembe véve, hogy a jelen ügyben felajánlott kiigazítási módok nem mind szerkezeti jellegűek voltak, lásd a fenti 41. pontban hivatkozott General Electric kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 555. pontját).
- 454 Másfelől a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 7-i 802/2004/EK bizottsági rendelet (HL L 133., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 88. o.) 19. cikkének (2) bekezdéséből következik, hogy az érintett vállalkozások által az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése szerint felajánlott kötelezettségvállalásokat az eljárás megindításától számított 65 munkanapon belül kell a Bizottsághoz benyújtani. Ha az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése szerinti határozat meghozatalára rendelkezésre álló határidő meghosszabbodik, a kötelezettségvállalások benyújtására nyitva álló 65 munkanapos határidőt automatikusan ugyanennyi munkanappal meg kell hosszabbítani. A jelen esetben a 802/2004 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése szerinti határidő 2007. május 3-án járt le (a megtámadott határozat (1237) preambulumbekendése).

455 A határidőn túl tett kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendelet és a 447/98/EK bizottsági rendelet alapján elfogadható kiigazító intézkedésekre vonatkozó közlemény (HL 2001. C 68., 3. o.; a továbbiakban: kiigazító intézkedésekre vonatkozó közlemény) – amelynek a megoldásait a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet és a 802/2004 rendelet vonatkozásában a jelen ügyben is alkalmazta – 43. pontjából az következik, hogy a bejelentett összefonódásban részt vevő felek figyelembe vétethetik az ilyen kötelezettségvállalásaikat, ha két kumulatív feltételnek megfelelnek, nevezetesen egyrészt hogy a kötelezettségvállalások egyértelműen és további vizsgálat szükségessége nélkül eloszlatják a korábban megállapított versenyjogi aggályokat, másrészt pedig hogy elegendő idő marad arra, hogy e kötelezettségvállalásokról a tagállamokkal konzultáljanak (a korábbi összefonódás-ellenőrzési rendeletet illetően lásd a fenti 28. pontban hivatkozott EDP kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 163. pontját, valamint a fenti 448. pontban hivatkozott MyTravel kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 127. pontját).

b) A 2007. május 3-i kötelezettségvállalás bemutatásáról és értékeléséről

456 A Bizottság a megtámadott határozat (1153) preambulumbekkezdésében megállapította, hogy a Ryanair a közigazgatási eljárás folyamán több sor kötelezettségvállalást tett: 2006. november 29-én „az I. szakaszhoz kapcsolódó eredeti kötelezettségvállalást”; 2006. december 14-én „az I. szakaszhoz kapcsolódó módosított kötelezettségvállalást”; 2007. április 17-én a kifogásközlésre adott válaszként a „II. szakaszhoz kapcsolódó eredeti kötelezettségvállalást”, 2007. május 3-án pedig az általa „végleges kötelezettségvállalásnak” minősített kötelezettségvállalást (a továbbiakban: 2007. május 3-i kötelezettségvállalás).

457 A Bizottság megállapította, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás több dokumentum formájában jelent meg, vagyis egyrészt a felajánlott kötelezettségvállalások leírását, valamint a vizsgálattal és az említett kötelezettségvállalások megfelelő jellegével kapcsolatos általános észrevételeket tartalmazó „kötelezettségvállalási levél” formájában, másrészt pedig a Bizottság által összeállított mintaszövegek szerinti kötelezettségvállalások azon formátumának megfelelő melléklet formájában, amely a

„2. sz. kötelezettségvállalás mechanizmusának részleteit” ismerteti (a megtámadott határozat (1162) preambulumbekzdése).

<sup>458</sup> A megtámadott határozatban foglalt leírás (a megtámadott határozat (1164) preambulumbekzdése) szerint a felajánlott kötelezettségvállalások tartalmának lényegét úgy lehet összefoglalni, hogy különbséget kell tenni a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások (az első négy intézkedés), valamint a résidőkkel kapcsolatban nem álló kötelezettségvállalások (az utolsó két intézkedés) között:

- a Ryanair először is arra vállalt kötelezettséget, hogy a London-Heathrow repülőtérrel induló és oda érkező útvonalakon „bérleti megállapodás” keretében résidőket szabadít fel, azzal, hogy e résidők kizárólag a British Airways és az Air France részére vannak fenntartva (lásd a megtámadott határozat (1164) preambulumbekzdéséhez fűzött 1410. sz. lábjegyzetet is);
- a Ryanair másodszor arra vállalt kötelezettséget, hogy ha szükséges, más olyan útvonalakon is résidőket szabadít fel, amelyeken a Dublinból induló vagy oda érkező járatok szerinti szolgáltatások között átfedés van (ami a Ryanair szerint lehetővé teszi a légitársaságok számára, hogy bizonyos számú, Dublinban állomásoztatott repülőgépet üzemeltessenek), ezenkívül pedig felajánlotta, hogy amennyiben szükséges, pontosan meghatározott célállomás-repülőtereken azonos számú résidőt szabadít fel azon útvonalak számára, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van;
- a Ryanair harmadszor arra vállalt kötelezettséget, hogy ha szükséges, a Corkból vagy Shannonból induló vagy oda érkező olyan útvonalakon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van, résidőket szabadít fel (a következő résidőkről van szó: napi résidők Cork és Shannon esetében, továbbá ezzel azonos számú résidő London-Stansted esetében a London-Stanstedre irányuló járatok vonatkozásában, valamint a Corkba és Liverpoolba irányuló útvonalat érintő

résidők a Cork–Manchester és a Cork–Liverpool útvonalakra történő belépés elősegítése érdekében);

- a Ryanair negyedszer a „kötelezettségvállalási levelében” felajánlotta, hogy „nem véglegesíti az Aer Lingus megvásárlását” azelőtt, hogy olyan „vevőt” találna, aki kötelezettséget vállal arra, hogy a Dublinban állomásoztatott repülőgépek üzemeltetése érdekében lefoglalja a résidőket;
  
- a Ryanair ötödször arra vállalt kötelezettséget, hogy az Aer Lingus rövid távú járatainak jegyárait azonnal legalább 10%-kal csökkenti, továbbá hogy azonnal eltörli azt az üzemanyagfelárat, amelyet az Aer Lingus a hosszú távú járatai esetében alkalmaz, valamint hogy megőrzi az Aer Lingus arcukatát, végül pedig fenntartja az Aer Lingus külön üzemeltetését;
  
- a Ryanair hatodszor arra vállalt kötelezettséget, hogy egyrészt valamennyi olyan érintett útvonalon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van, „újabb piaci szereplőnek az adott útvonalra történő belépése esetén”, illetve az összes útvonalon az összefonódást véglegesítését követően az International Transport Association (IATA) által kialakított beosztás szerinti hat évadon át az Aer Lingusszal közösen üzemeltetett járatok sűrűségén felül nem növeli a járatsűrűséget, másrészt pedig, hogy ezeken az útvonalakon nem csökkenti a járatsűrűséget, „leszámítva azt az esetet, ha valamely járat nem jövedelmező, vagy megszűnik jövedelmezőnek lenni” (a járatsűrűség befagyasztása).

459 A Bizottság ezt követően emlékeztetett arra, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás nem bizalmas változatát egy kérdőívvel együtt megküldte az érdekelt harmadik feleknek annak érdekében, hogy lehetővé tegye számukra az álláspontjuk kifejtését, valamint egyes ténybeli kérdések tisztázását (például a kiigazító intézkedés megfelelő terjedelmét, valamint az e kötelezettségvállalások által ösztönzött belépés valószínűségét illetően) (a megtámadott határozat (1165) preambulumbekzdése).

- 460 A Bizottság végül ismertette a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás értékelésének eredményét (a megtámadott határozat (1166)–(1234) preambulumbekézése), majd arra a következtetésre jutott, hogy „e kötelezettségvállalás nem [volt] elegendő ahhoz, hogy megoldja a hatékony verseny vonatkozásában azonosított jelentős problémákat, következésképpen pedig az összefonódást nem [tehette] a közös piaccal összeegyeztethetővé” (a megtámadott határozat (1235) preambulumbekézése).
- 461 A Bizottság először is megállapította, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás megfogalmazása nem egészen világos, és gyakran ellentmondásos (a megtámadott határozat 8.2.1. pontja). A Bizottság szerint, mivel a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás nem világos, azt sem végrehajtani, sem alkalmazni nem lehet, amennyiben nem felel meg a kiigazító intézkedésekre vonatkozó közleményben, valamint a fenti 41. pontban hivatkozott General Electric kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 555. pontjában meghatározott minimális feltételeknek.
- 462 A Bizottság e kérdéssel kapcsolatos észrevételei a következőkre vonatkoznak: a kötelezettségvállalások formája (a megtámadott határozat 8.2.1.1. pontja), a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó kötelezettségvállalás egyértelműségének hiánya (a megtámadott határozat 8.2.1.2. pontja), a résidők átruházásának mechanizmusa (a megtámadott határozat 8.2.1.3. pontja), valamint az „1. sz. kötelezettségvállalás” leírása (a megtámadott határozat 8.2.1.4. pontja).
- 463 A Bizottság másodszor a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás tartalmát vizsgálta, majd arra a következtetésre jutott, hogy e kötelezettségvállalás nem volt alkalmas a feltárt versenyproblémák megszüntetésére (a megtámadott határozat 8.2.2. pontja). A Bizottság lényegében azt kifogásolta, hogy a felajánlott kötelezettségvállalások nem a jelen esetben szükséges tevékenységátengedést képeznek, hanem alapvetően olyan, „a hozzáféréshez kapcsolódó kiigazító intézkedést”, amelynek meghatározása

a légitársaságokkal kapcsolatos korábbi ügyekben kialakított modellnek megfelelően történt. A megtámadott határozat a következő indokokat tartalmazza:

- a Dublinból, Corkból vagy Shannonból induló vagy oda érkező azon útvonalakhoz kapcsolódó résidőket illetően, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van (a megtámadott határozat 8.2.2.1. pontja), a Bizottság által folytatott vizsgálat és a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás tárgyában a piaci szereplőkkel folytatott konzultáció eredményei kimutatták, hogy az azonosított útvonalak nagy többségén semmi nem utalt megfelelő belépésre, valamint, hogy e résidő-felajánlás nem állítja helyre a versenyt annak a mintegy harminc útvonalnak a jelentős részén, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van. A Bizottság így megállapította, hogy a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó felajánlás nem hozhatja helyre a belépés esélyének hiányát (a megtámadott határozat (1197) és (1198) preambulumbekszövege); hogy a felajánlott kötelezettségvállalások terjedelme nem volt kielégítő, mivel a Ryanair–Aer Lingus egységgel közvetlenül versenyezve történő belépésnek nem a repülőterek túlterheltsége volt a legfőbb akadálya (a megtámadott határozat (1199)–(1206) preambulumbekszövege); hogy a kötelezettségvállalások nem érintették az olyan jelentős célállomás-repülőterekre vonatkozó résidőket, mint Roissy-Charles-de-Gaulle, Frankfurt am Main, Brüsszel, Milánó-Linate vagy Milánó-Malpensa (a megtámadott határozat (1207)–(1209) preambulumbekszövege); hogy a kötelezettségvállalások kizárólag „töredekes belépést” tesznek lehetővé, amely kevésbé alkalmas a hatékony verseny helyreállítására (a megtámadott határozat (1210)–(1212) preambulumbekszövege); valamint hogy a kötelezettségvállalások figyelmen kívül hagyták az újonnan belépő piaci szereplő által alkalmazott üzemeltetési modellt (a megtámadott határozat (1213)–(1215) preambulumbekszövege);
  
- a Dublin–London (Heathrow) útvonallal kapcsolatos résidőt illetően (a megtámadott határozat 8.2.2.2. pontja) a piaci szereplőkkel folytatott konzultáció megerősítette a Bizottság azon elemzését, mely szerint a British Airways és az Air France, valamint legalább az ő versenytársaik érdekelték voltak e résidők megszerzésében és az ezen útvonalon jelenleg gyakorolt tevékenységeik kiterjesztésében. Még ha a felajánlott résidők a British Airwayszel és az Air France-szal kapcsolatos kizárólagossági záradék folytán nem is vezetnek újabb belépésekhez, a Bizottság elismerte, hogy e résidő-felajánlás – feltételezve, hogy a résidők átengedésére sor kerül – valószínűleg a versenytársak ezen útvonalon fennálló részesedésének bővüléséhez vezet, akik a Dublin–London útvonalon bizonyos

mértékben versenykényszert gyakorolhatnak a Ryanair–Aer Lingus egységre (a megtámadott határozat (1216) preambulumbeközdése). A Bizottság ugyanakkor kétségeket fogalmazott meg e kötelezettségvállalások kielégítő jellegével és hatékonyságával kapcsolatban, aminek több oka van: nehéz meghatározni, hogy e légitársaságok képesek-e a Ryanair által kínált szolgáltatásokhoz hasonlítható olyan „fapados” szolgáltatásokat kínálni, amelyek kellő mértékben pótolhatják az Aer Lingus által gyakorolt versenykényyszer megszűnését (a megtámadott határozat (1217) preambulumbeközdése), továbbá bizonytalan, hogy a két érintett légitársaságnak felajánlott járatsűrűség elegendő-e ahhoz, hogy az új jogalanyra tényleges versenykényszert gyakoroljon (a megtámadott határozat (1218) preambulumbeközdése), valamint a kötelezettségvállalások nem világosak (a megtámadott határozat (1219) preambulumbeközdése);

- a résidőkkel kapcsolatban nem álló azon kötelezettségvállalásokat illetően (a megtámadott határozat 8.2.2.3. pontja), amelyek az Aer Lingus rövid távú járatjai jegyárainak legalább 10%-os azonnali csökkentésére, a hosszú távú járatok esetében alkalmazott üzemanyagfelár azonnali eltörlésére, a „járatsűrűség befagyasztására” és az elkülönült arculatok szerinti üzemeltetés fenntartására vonatkoztak, a Bizottság megállapította, hogy ezek közvetlenül nem oldják meg az azonosított versenyproblémák egyikét sem, továbbá az ellenörszükkel és annak alkalmazhatóságával kapcsolatban is számos kérdést felvetnek.

<sup>464</sup> Másfelől a Bizottság megállapította, hogy nehéz volt eldönteni, hogy a felajánlott kötelezettségvállalásokat végre lehetett-e hajtani az Aer Lingus egyéb részvényeseinek hozzájárulása nélkül (a megtámadott határozat 8.2.2.44. pontja). Különösen, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy jogi szempontból komoly kétségek állnak fenn a Ryanair azon lehetőségét illetően, hogy lemondjon az Aer Lingus heathrow-i résidőiről, mivel a légitársaság alapszabálya bizonyos kérdésekben vétőjogot biztosít az ír kormánynak, amely lehetővé teszi e kormány számára a résidők átengedésének megakadályozását.

c) A 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet bemutatásáról és értékeléséről

465 A Bizottság emlékeztetett arra, hogy 2007. május 29-én telefonos konferenciabeszélgetés formájában egyeztetésre került sor, melynek során a Ryanair tájékoztatást kapott a kötelezettségvállalása tárgyában a piaci szereplőkkel tartott konzultáció eredményéről és a Bizottság 2007. május 3-i kötelezettségvállalással kapcsolatos előzetes értékeléséről (a megtámadott határozat (1153) preambulumbekzdése). A Bizottság megállapította, hogy ezen egyeztetés és az ezt követően tartott további kiegészítő tárgyalások után a Ryanair 2007. június 1-jén – előzetes változatban – átdolgozott kötelezettségvállalást terjesztett elő, amelyet a megtámadott határozat „módosított végleges kötelezettségvállalás-tervezet” megnevezéssel illet (a továbbiakban: 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet). A Bizottság pontosította, hogy a Ryanair szerint a javasolt módosítások a 2007. május 3-i kötelezettségvállalással kapcsolatban feltárt hiányosságok „felszámolására” irányultak (a megtámadott határozat (1236) preambulumbekzdése).

466 A Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette, hogy a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet benyújtására kifejezetten előzetes változat formájában, aláírás nélkül és a 802/2004 rendelet 20. cikkében előírt formai követelmények tiszteletben tartását mellőzve került sor. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy mivel a Ryanair formálisan nem terjesztett elő újabb kötelezettségvállalást, a megtámadott határozatban a Bizottság nem volt köteles értékelnit azt (a megtámadott határozat (1237) preambulumbekzdése).

467 Mindazonáltal a Bizottság szerint, még ha a Ryanair a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet megfelelő alakszerűségek mellett is terjesztette volna elő, e kötelezettségvállalás akkor sem lett volna elegendő ahhoz, hogy a Bizottság a már rendelkezésére álló információk alapján arra a következtetésre juthasson, hogy e kötelezettségvállalás teljes mértékben és egyértelműen megoldja a feltárt versenyproblémákat. A Bizottság ugyanis megállapította, hogy a kötelezettségvállalás benyújtására előírt, a 802/2004 rendelet szerinti határidő 2007. május 3-án lejárt. Másfelől



a Bizottság kifejtette, hogy jóllehet kivételes esetekben akkor is jogosult elfogadni a benyújtott kiigazító intézkedések módosításait, ha a piaci szereplőkkel már nem lehet újabb konzultációt folytatni, e kötelezettségvállalásnak meg kell szüntetnie minden, pontosan megállapított versenyproblémát (a megtámadott határozat (1237) preambulumbekézése). Márpedig a Bizottság megállapította különösen azt, hogy a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet továbbra is a résidők átengedésén alapult, és egyetlen olyan új körülményt sem tartalmazott, amely hatással lehetne a feltárt egyéb belépési korlátokra, következésképpen pedig lehetővé tenné a Bizottság számára a piaci szereplőkkel a tényleges belépés valószínűségével kapcsolatban folytatott konzultáció kedvezőtlen eredményeinek átértékelését. Ezenkívül a Bizottság szerint a garantált újabb belépés terjedelme továbbra is elégtelen volt, mivel a kötelezettségvállalás olyan „kezdeti felvásárló” újonnan történő belépésére vonatkozott, amely magasabb számú, de még mindig nem elegendő repülőgéppel rendelkezik. A Bizottság továbbá megállapította, hogy a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet azt sem írta elő, hogy a résidőket a szóban forgó valamennyi célállomás repülőtéren, különösen a túlterhelt repülőtereken át kell engedni, továbbá egyéb meg nem oldott problémák vonatkoztak különösen a London-Heathrow repülőtéren meglévő résidőkkel és „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó rendelkezések végrehajtásával kapcsolatos jogbizonytalanságra (a megtámadott határozat (1238) preambulumbekézése).

<sup>468</sup> Következésképpen a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította, hogy még ha a Ryanair a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet megfelelő alakszerűségek mellett is terjesztette volna elő, e tervezet nem tette volna lehetővé a Bizottság számára, hogy a piaci szereplőkkel történő újabb konzultáció lefolytatása nélkül és a megkövetelt bizonyossággal megállapíthassa, hogy e kötelezettségvállalás a végrehajtása esetén megfelelően megoldaná a tervezett összefonódás által okozott, feltárt versenyproblémákat (a megtámadott határozat (1239) preambulumbekézése).

<sup>469</sup> A felperes ezen elemzés vitatása érdekében lényegében emlékeztet arra, hogy a közigazgatási eljárás során öt sor kötelezettségvállalást terjesztett elő, mégpedig 2006. november 29-én és december 14-én, valamint 2007. április 17-én, május 3-án és június 1-jén. A két utolsó kötelezettségvállalás közül az első a következő, magatartási jellegű

kötelezettségvállalásokra irányult: az Aer Lingus jegyárainak 10%-os csökkentése, az Aer Lingus által alkalmazott üzemanyagfelár megszüntetése, a meglévő útvonalakon a járatsűrűség fenntartása (kivéve, ha az adott útvonal már nem jövedelmező) és az újabb belépő által üzemeltetett útvonalakon a járatsűrűség növelésének mellőzése, a második pedig a következő kötelezettségvállalásokra: a dublini résidők átengedése, amely egy vagy két versenytárs számára jelentős számú repülőgép ottani állomásoztatását teszi lehetővé (különbséget téve a Dublin–London [Heathrow] útvonal és a többi útvonal között), továbbá a shannoni és a corki résidők átengedése, végül pedig a „kezdeti felvásárlóval” kapcsolatos kötelezettségvállalás, melynek értelmében az összefonódás végrehajtására csak akkor kerül sor, ha a dublini résidők vonatkozásában jelentkezik felvásárló.

470 Az utolsó sor kötelezettségvállalással kapcsolatban a felperes utal a Bizottsággal 2007. június 1-jén tartott megbeszélésre, melynek során a Bizottság kezdeményezte a 2007. május 3-i kötelezettségvállalásnak a feltárt problémák orvoslása érdekében történő módosítását. A felperes szerint e módosítások annak szükségességére vonatkoztak, hogy a felperesnek a megtámadott határozat elfogadásától számított hat hónapon belül (amely hat hónappal meghosszabbítható) „kezdeti felvásárlót” kellett javasolnia, aki azonnal jelentős számú repülőgépet állomásoztatna Dublinban. Ennek fejében a Ryanair kötelezettséget vállalt volna arra, hogy a Dublin–London (Heathrow) útvonalhoz tartozó résidőkre olyan „kezdeti felvásárlót” talál, aki két repülőgépet állomásoztatna Dublinban, a többi résidőre pedig egy másik felvásárlót, aki a Bizottság által meghatározott jelentős számú repülőgép felét állomásoztatná. A Ryanair arra is kötelezettséget vállalt volna, hogy a „kezdeti felvásárlónak” az első három év során bármikor résidőket bocsát rendelkezésére Dublinban, továbbá biztosítja számára a repülőgépek Bizottság által kért jelentős számának eléréséhez szükséges további résidőket, valamint a dublini résidők felvásárlása során elsőbbséget biztosít az olyan belépőnek, amely megszerzi a heathrow-i résidőket. Ezenkívül a Ryanair kötelezettséget vállalt volna arra, hogy a „kezdeti felvásárlót” az Aer Lingusra vonatkozó újabb ajánlat közzétételétől számított hat hónapon belül megtalálja, ezt az újabb ajánlatot pedig a megtámadott határozat elfogadásától számított hat hónapon belül nyilvánosságra hozza, amely határidő hat hónappal meghosszabbítható. A felperes szerint megtámadott határozat alapján nem érhető, hogy a Bizottság által kért módosítások és a Ryanair által bevezetett módosítások közötti különbségek alapján miért lehetne

megállapítani, hogy az utolsó sor kötelezettségvállalás nem volt elegendő (a megtámadott határozat (1238) preambulumbekzdése).

- 471 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság emlékeztet arra, hogy a felajánlott kötelezettségvállalásnak a hatékony verseny helyreállítása érdekében meg kell szüntetnie azokat a versenykorlátozó hatásokat, amelyek a Ryanair és az Aer Lingus közötti tényleges és potenciális verseny megszűnése következtében az érintett 50 piac mindegyikén fellépnek. Ezzel összefüggésben a Bizottság a megtámadott határozatban kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján a 2007. május 3-án – vagyis a 802/2004 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében előírt határidő utolsó napján – benyújtott kötelezettségvállalásnak formai hiányosságai voltak, továbbá nem volt alkalmas a feltárt versenyproblémák megszüntetésére (a megtámadott határozat (1167)–(1234) preambulumbekzdése). A 2007. június 1-jei, a 802/2004 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében előírt határidő lejártát követően benyújtott kötelezettségvállalás-tervezettel kapcsolatban a Bizottság kifejtette azokat az okokat, amelyek alapján nem lehetett megállapítani, hogy a módosított összefonódás összeegyeztethető lenne a közös piaccal (a megtámadott határozat (1236)–(1239) preambulumbekzdése). Mindazonáltal a felperes nem állíthatja, hogy a Bizottságnak meg kellett volna vizsgálnia a szervezeti egységei által előterjesztett esetleges javaslatok és a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet közötti különbségeket. Az egyetlen releváns kérdés az, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hiba elkövetése nélkül megállapíthatta-e, hogy Ryanair által érvényesen benyújtott kötelezettségvállalásokkal módosított tervezett összefonódás a közös piacon jelentősen korlátozta-e a hatékony versenyt.

- 472 A felek érveit e jogi és ténybeli összefüggésekre tekintettel kell megvizsgálni.

## 2. A 2007. május 3-i kötelezettségvállalás formai hibáinak hiányáról

### a) A felek érvei

<sup>473</sup> A felperes előadja, hogy a Bizottság nem állíthatja, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalást a Ryanair nem érvényesen ajánlotta fel (a megtámadott határozat (1167)–(1182) preambulumbekzdése), valamint hogy a Bizottság nem köteles azt értékelni. Mivel e kötelezettségvállalás tartalmát elemezte a megtámadott határozat, nem lehet azt állítani, hogy az nem képezte elemzés tárgyát. A felperes ezzel összefüggésben vitatja a megtámadott határozatban megjelölt formai hiányosságok fennállását. Így e kötelezettségvállalás bemutatása megegyezik a 2006. november 29-i, a 2006. december 14-i és a 2007. április 17-i kötelezettségvállalás bemutatásával. Új körülménynek egyedül a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó, a Bizottság kérése alapján előterjesztett kötelezettségvállalás, valamint a corki és shannoni kiegészítő résidők hozzáadására vonatkozó kötelezettségvállalás minősül. Mivel a Bizottság a közigazgatási eljárás során e kötelezettségvállalás bemutatásával kapcsolatban nem emelt kifogást, nem róhatja fel a Ryanairnek, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás vonatkozásában magát a kötelezettségvállalást tartalmazó levelet használta fel, valamint az ahhoz kapcsolódó magyarázatokat tartalmazó mellékletet (a megtámadott határozat (1168) preambulumbekzdése). Ezenkívül a Bizottság nem róhatja fel a Ryanairnek, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás benyújtását megelőzően nem konzultált vele (a megtámadott határozat (1161) preambulumbekzdéséhez fűzött 1403. sz. lábjegyzet), mivel e kötelezettségvállalás megfelelt a korábbi kötelezettségvállalásoknak, így annak megvitatása a felperes szerint már anélkül megtörtént, hogy a Bizottság formai kifogásokat emelt volna. A Bizottság azt sem róhatja fel a Ryanairnek, hogy nem a Bizottság által elfogadott, nem kötelezően alkalmazandó mintaszöveget használta.

<sup>474</sup> Mindazonáltal a felperes hangsúlyozza, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, hogy a felperes a megtámadott határozatban állított több félreértést már korábban tisztázott, valamint hogy a fennmaradó állítólagos következtelenségek nem akadályozhaták meg a kötelezettségvállalások elfogadását.

- 475 A megtámadott határozat (1173) preambulumbekzdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a „kezdeti felvásárló” jóváhagyását illetően kétségek álltak fenn, a felperes emlékeztet arra, hogy e kötelezettségvállalás szövegbe foglalásához a Bizottság kérésére járult hozzá, valamint hogy e rendelkezést az újrafogalmazott átmeneti változatokban pontosította. Az ugyanezen preambulumbekzdésben megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a „kezdeti felvásárlóval” kapcsolatos megoldás végrehajtásának határidejét nem határozták meg, a felperes azt állítja, hogy e határidőre vonatkozóan a későbbiekben felvilágosítást adott, és megismertette a Bizottsággal a befolyásszerzésre vonatkozó releváns ír jogszabályokat.
- 476 A megtámadott határozat (1174) preambulumbekzdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint ellentmondás áll fenn a „kötelezettségvállalási levélben” hivatkozott „kezdeti felvásárló”-megoldás és a résidő-átengedésnek az említett levél 1. melléklete 3. pontjában előírányzott határideje között, a felperes azt állítja, hogy a pontot a későbbiekben törölte annak érdekében, hogy a kötelezettségvállalás időtartamával kapcsolatban megszüntessen minden kétséget.
- 477 A megtámadott határozat (1175) prerambulumbekzdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint nem lehet eldönteni, hogy a „kezdeti felvásárló” megoldás csak a dublini résidőket érinti, vagy pedig a shannoni és a corki résidőket is, a Ryanair előadta, hogy e megoldás csak a dublini résidőkre vonatkozik.
- 478 A megtámadott határozat (1176) prerambulumbekzdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a „kezdeti felvásárló” megoldás nem volt világos azzal összefüggésben, hogy a résidők átengedése több különböző légitársaságot érint, vagy pedig csak egyetlenegy, a Ryanair előadta, hogy e kötelezettségvállalás „egy vagy több olyan légitársaságra vonatkozott, amelyek résidőket szándékoznak szerezni

annak érdekében, hogy Dublinban repülőgépeket állomásoztassanak”, ezáltal pedig potenciálisan több légitársaságot érintett. Mindezt megerősítik a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás 2007. május 25-én és május 30-án benyújtott, újrafogalmazott átmeneti változatai.

- 479 A megtámadott határozat (1177) és (1178) prambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a résidők átengedésére vonatkozó kötelezettségvállalás – mint ezt az „átengedett [...], amennyiben ez az Aer Lingus (ha kell, módosított) alapszabályának betartása érdekében szükséges”, illetve a „kötelező erejű bérleti megállapodás” kifejezések szemléltetik – nem volt világos, a felperes azt állítja, hogy e kifejezéseket – mint a résidők átengedésével kapcsolatos kérdést általában – a 2007. május 15-én kelt levelében tisztázta. Ezenkívül a Ryanair a Bizottság 2007. május 25-i információkérésére adott válaszként további felvilágosításokkal szolgált, és csatolta egy írországi tanácsadó szakvéleményét.
- 480 A megtámadott határozat (1179) prambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a 2007. május 3-i kötelezettségvállalásból nem derül ki a résidőknek a célállomás repülőtereken történő felszabadítására irányuló egyértelmű szándék, a felperes azt állítja, hogy ebben az esetben nem formai, hanem érdemi problémáról van szó.
- 481 A megtámadott határozat (1180) prambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint nem lehet eldönteni, hogy „az újonnan belépő (vagy belépők) a felajánlott résidőket (a London-Heathrow repülőtér résidőinek kivételével) bármelyik útvonalon felhasználhatják, vagy pedig azok felhasználása csak azon útvonalakra korlátozódik, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van”, a felperes ezt az állítólagos félreérthetőséget annak többszöri kijelentésével igyekezett tisztázni, hogy a résidőket bármely, Dublinból induló útvonalon korlátozás nélkül fel lehet használni, ideértve a tevékenységek közötti átfedéssel érintett útvonalakat is. Úgy tűnik, hogy a Bizottság állítása kizárólag a „kötelezettségvállalási levél” 1. melléklete 2.15. pontjának iii. alpontján alapul, amelyet a felperes a későbbiekben törölt.

- 482 A megtámadott határozat (1179) prambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a 2007. május 3-i kötelezettségvállalásban az „érintett repülőterpárok” meghatározása nem felel meg a kifogásközlésben felsorolt pároknak, a felperes kifejtette, hogy két célállomást (nevezetesen Bolognát és Salzburgot) kihagyott, mivel ezek az útvonalak kizárólag szezonális jellegűek, ez azonban nem változtat azon a szándékán, hogy valamennyi útvonalat le kívánja fedni. A Ryanair annak érdekében, hogy az ezzel kapcsolatos valamennyi kétséget eloszlassa, a kötelezettségvállalás későbbi változatában e két célállomást is feltüntette.
- 483 A megtámadott határozat (1179) prambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint nem derül ki egyértelműen, hogy Cork és Shannon repülőterén összesen mennyi résidőt kell felszabadítani, a felperes hangsúlyozza, hogy ezek az információk világosan szerepelnek a „kötelezettségvállalási levélben”. Ezenkívül a Ryanair levélben, valamint a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetben is megerősítette ezeket az adatokat.
- 484 A megtámadott határozat (1181) prambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a Bizottságnak nem áll módjában megismerni az 1. sz. kötelezettségvállalás keretében felajánlott magatartási jellegű megoldások végrehajtási módjait, a felperes azt állítja, hogy bemutatta az ellenőrzés lefolytatásának menetét. A felperes szerint a Bizottság, anélkül hogy e magyarázatra érdemi választ adott volna, a válaszában azt állította, hogy e magyarázat a kötelezettségvállalás módosításának felel meg, és nem köteles azt elfogadni. A Ryanair annak érdekében, hogy az ezzel kapcsolatos valamennyi kétséget eloszlassa, a későbbi felajánlásaiban a jelentések benyújtására vonatkozó kifejezett rendelkezéseket is ismertette.
- 485 A megtámadott határozat (1182) preambulumbekkezdésében megfogalmazott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a résidők átengedésével kapcsolatos megoldás egyértelműségére vonatkozó, 2007 májusában a piaci szereplőkhöz intézett kérdőív 5. sz. kérdésére „egyes” versenytársak által adott válaszokból kiderül a felajánlott megoldások „következetlensége és egyértelműségének hiánya”, amelyet „egyes versenytársak” a kötelezettségvállalás megvalósításának akadályaként értékelték, a

felperes azt állítja, hogy a Bizottság nem juthatott ilyen következtetésre. Először is, e kérdőívet mindössze 20 versenytárs töltötte ki, amelyek közül 9 nem is válaszolt az 5. sz. kérdésre. Azon 11 versenytárs közül, amelyek megválaszolták e kérdést, 3 nem foglalkozott érdemben a feltett kérdéssel, 3 (az LTU, az Aer Arann és a Clickair) kedvező álláspontot fejtett ki a kötelezettségvállalások egyértelműségével kapcsolatban, és mindössze 5 – közülük 2 név nélkül – fogalmazott meg fenntartásokat a résidők átengedésével kapcsolatos megoldás egyértelműségét illetően. A Bizottság az állítólagos „következetlenséggel” vagy az „egyértelműség” állítólagos „hiányával” kapcsolatban nem támaszkodott egyéb információkra.

486 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság azt állítja, hogy a Ryanairnek minden szempontból teljes körű és hatékony kötelezettségvállalást kell előterjesztenie ahhoz, hogy a Bizottság teljes bizonyossággal arra a következtetésre juthasson, hogy a kötelezettségvállalás végrehajtható, valamint hogy az annak eredményeként létrejövő új kereskedelmi struktúrák kellőképpen életképesek és tartósak lesznek ahhoz, hogy az összefonódás ne korlátozza jelentősen a hatékony versenyt. A Ryanair a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás benyújtása előtt, de még a korábbi kötelezettségvállalások benyújtása előtt sem konzultált a Bizottsággal. A Bizottság soha nem utalt arra, hogy e kötelezettségvállalások valamelyikét kellően világosan és egyértelműen fogalmazták volna meg ahhoz, hogy azt végre lehessen hajtani. Ezzel kapcsolatban semmilyen jogos bizalomra nem lehet hivatkozni. A résidőkre és a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás szerinti magatartásra vonatkozó körülmények nem felelnek meg a korábbi kötelezettségvállalások körülményeinek. Mindazonáltal a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás nem volt kellően világos és egyértelmű ahhoz, hogy azt végre lehessen hajtani.

487 Másfelől a Bizottság nem veheti figyelembe az utólag nyújtott nem hivatalos felvilágosításokat, amelyek maguk sem világosak és egyértelműek. A Bizottság a kötelezettségvállalás benyújtására előírt határidő lejártát követően kivételesen csak akkor fogadhatja el e kötelezettségvállalás módosítását, ha az valamennyi feltárt versenyproblémát egyértelműen megszünteti, anélkül hogy szükség lenne a piaci szereplőkkel folytatott konzultációra. Márpedig a Ryanair a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás benyújtását követően, 2007. május 25-én és május 30-án egy sor nem hivatalos, néha a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás szövegével ellentétes információt adott



elő. Egyik felvilágosítást sem megfelelő alakszerűségek mellett nyújtotta. Ezenkívül e felvilágosítások nem voltak elegendők ahhoz, hogy a megtámadott határozatban megállapított valamennyi formai hiányosságot megszüntessék. Így az Aer Lingus előadja, hogy a Ryanair május 8-án hangsúlyozta, hogy „tisztázni kell: a heathrow-i résidők nem kizárólag a British Airways és az Air France-ot illetik meg”, majd május 11-én azt állította, hogy „a résidők kizárólag a British Airways és az Air France részére vannak fenntartva”. A Bizottság azt is megállapította, hogy a Ryanair azon tíz versenytársa közül, amelyek a piaci konzultációban részt vettek, legalább hét úgy ítélte meg, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás nem volt elég világos, ez pedig elegendő a Bizottság által a megtámadott határozatban megfogalmazott azon állítás alátámasztásához, mely szerint a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás következetlensége és egyértelműségének hiánya e kötelezettségvállalás végrehajtásának akadályát képezi.

b) A Törvényszék álláspontja

<sup>488</sup> A megtámadott határozatból kiderül (lásd a fenti 461–465. pontot), hogy a Bizottság a 802/2004 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében e célból meghatározott határidőn (amely 2007. május 3-án lejárt) belül a Ryanair által felajánlott kötelezettségvállalást nem tekintette megfelelőnek ahhoz, hogy megoldja az eljárás e szakaszában feltárt versenyproblémákat. E következtetésnek a megtámadott határozatban kifejtett két indoka van. Egyrészt „a [2007. május 3-i] kötelezettségvállalás a jogi értelemben vett egyértelműség és a következetesség követelményeit nem teljesítette kellő mértékben ahhoz, hogy képes legyen megszüntetni a feltárt versenyproblémákat” (a megtámadott határozat (1182) preambulumbekzdése). Másrészt a „[2007. május 3-i] kötelezettségvállalás” a megtámadott határozat 8.2.1. pontjában „azonosított ismert hiányosságoktól” eltekintve „sem volt elegendő ahhoz, hogy megszüntesse az összes feltárt versenyproblémát” (a megtámadott határozat (1234) preambulumbekzdése).

- 489 Meg kell állapítani, hogy a felperes által előadott érvek nem vonhatják kétségbe a Bizottság következtetését.
- 490 Először is, a Bizottság által a megtámadott határozatban felsorolt, a 2007. május 3-i kötelezettségvállalással kapcsolatos formai hiányosságokat illetően a felperes azt állítja, hogy e formai hiányosságokra azért nem lehet hivatkozni, mert a megtámadott határozat e kötelezettségvállalást már tartalmi szempontból elemezte.
- 491 Ugyanakkor magából a megtámadott határozat olvasatából következik, hogy e tartalmi elemzésre az egyéb körülményektől függetlenül került sor. Így a Bizottság a megtámadott határozat (1166) preambulumbekkezdésében megállapította, hogy e kötelezettségvállalásnak „nem csupán a megfogalmazása volt kevésbé világos és ellentmondásos (lásd a 8.2.1. [pontot]),” hanem „a tartalma sem te[tte] lehetővé a feltárt versenyproblémák megoldását (lásd a 8.2.2. [pontot]).” E tartalmi elemzést a Bizottság azon pedagógiai szándéka magyarázza, hogy közölje a Ryanairrel a 2007. május 3-i kötelezettségvállalással kapcsolatos piacvizsgálatának eredményeit annak kifejtése érdekében, hogy mi lehet a kötelezettségvállalásra irányuló utolsó felajánlás.
- 492 A felperes tehát a megtámadott határozat 8.2.1. pontjában a kötelezettségvállalás bemutatásának formájával, a résidők „kezdeti felvásárlójára” vonatkozó kötelezettségvállalás egyértelműségének hiányával, az említett résidők átengedésének mechanizmusával, valamint a magatartási jellegű kötelezettségvállalás ellenőrzésével kapcsolatban megállapított hiányosságok fennállását nem tudja önmagában arra hivatkozva cáfolni, hogy e kötelezettségvállalások tartalmi elemzésére került sor, mivel e tartalmi elemzést a Bizottság csak a teljesség kedvéért végezte el, abból a feltevésből kiindulva, ha a Ryanair az említett kötelezettségvállalást oly módon nyújtotta volna be, amely lehetővé tette volna a végrehajtását.

493 Másodszer, a felperes nem hivatkozhat arra, hogy a Bizottság hogyan viszonyult a korábban benyújtott kötelezettségvállalásokhoz. A felperes által alkalmazott formátum használatára korábban csak a 2007. április 17-i kötelezettségvállalás benyújtása során került sor, amely a kifogásközlésre adott válasz kereteibe illeszkedett, mégpedig olyan időpontban, amikor a versenyre gyakorolt hatások értékelése még nem volt végleges. Jóllehet elfogadható, hogy ez utóbbi keretében a felperes a versenyproblémák fennállását vitatva kétségbe vonhassa az ilyen mérlegelés során levont következtetéseket, arra még nem nyílt lehetősége, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállaláshoz hasonló kötelezettségvállalás felajánlása során nyilatkozatokat tegyen és álláspontot fogalmazzon meg a Bizottság által folytatott elemzéssel kapcsolatban, mivel az ilyen felajánlásnak a felperes azon szándékát kell kifejezésre juttatnia, hogy engedélyező határozat meghozatala ellenében meg kívánja szüntetni az eljárás e szakaszában feltárt problémákat. A Bizottság által szükségesnek ítélt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos nézetkülönbség esetén a műveletben részes felek még mindig megtagadhatják a kötelezettségvállalás felajánlását, a Törvényszék előtt pedig megtámadhatják az esetleges tiltó határozatot, amely a műveletükre nézve e megtagadásból származik.

494 Ezenkívül a Ryanair a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás egyes elemeit a korábbi felajánlásoktól eltérően első alkalommal terjesztette elő, így például a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó kötelezettségvállalást, amellyel kapcsolatban a Bizottság többek között azt állapította meg a megtámadott határozatban, hogy az a kérdéssel összefüggő korábbi döntéshozatali gyakorlatára tekintettel túl homályos (a megtámadott határozat (1172) preambulumbekzdése, valamint az 1428. sz. lábjegyzet). E döntéshozatali gyakorlat olyan világos és egyértelmű záradékot követel meg, amely az összefonódás végrehajtását ténylegesen a megfelelő kötelezettségvállalás végrehajtásától teszi függővé.

495 Harmadszor, a felperes azt a következtetést, mely szerint a 2007. május 3-i kötelezettségvállalásnak formai hiányosságai vannak, nem vonhatja kétségbe arra hivatkozva, hogy – mint azt a Törvényszék a fenti 475–486. pontban felidézte – ezt követően a Bizottság kérdéseire adott válaszként pontosításokat és további felvilágosításokat terjesztett elő. E pontosítások más összefüggésbe, mégpedig a legutóbbi kötelezettségvállalás felajánlásának összefüggéseibe illeszkednek, nem pedig a Bizottság azon

mérlegelésének kereteibe, amelyet a 802/2004 rendeletben erre előírt eljárás szerint a Ryanair által benyújtott kötelezettségvállalás formájával és egyértelműségével kapcsolatban folytatott le.

<sup>496</sup> Következésképpen a felperes nem ad elő olyan érveket, amelyek a jogilag megkövetelt módon kétségbe vonhatnák a Bizottság által a megtámadott határozatban kifejtett azon mérlegelést, mely szerint a 2007. május 3-i kötelezettségvállalásnak olyan formai hiányosságai voltak, amelyek következtében a Bizottság nem juthatott teljes bizonyossággal arra a következtetésre, hogy e kötelezettségvállalást végre lehetett hajtani, valamint hogy az abból származó kiigazítás kellőképpen életképes és tartós lesz ahhoz, hogy a hatékony verseny azon korlátozása, amelyet e kötelezettségvállalás megakadályozni hivatott, a viszonylag közeli jövőben ne következhesen be.

<sup>497</sup> A továbbiakban tehát meg kell vizsgálni a felperes által a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezettel kapcsolatban előadott érveket. Ebben az összefüggésben kerül sor a Bizottságnak tett kötelezettségvállalás-felajánlás érdemével kapcsolatos mérlegelésre vonatkozó érvek vizsgálatára.

### *3. A 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet formai hibáinak hiányáról*

#### a) A felek érvei

<sup>498</sup> A felperes azt állítja, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1236)–(1237) preambulumbekezdésében tévesen állapította meg, hogy a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet a Ryanair nem érvényesen nyújtotta be, a Bizottság pedig nem volt

köteles értékelni azt. Mivel a megtámadott határozat tartalmilag elemezte e tervezetet, nem lehet azt állítani, hogy e tervezet tartalmilag nem volt elemezhető. A felperes szerint a 2007. június 1-jén a Bizottsághoz intézett levelét „átmeneti változatban” fogalmazta meg, amelynek az volt a rendeltetése, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára az annak érdekében megkövetelhető fogalmazásbeli végleges módosítások kialakítását, hogy e kötelezettségvállalás a dokumentum egészében világos, félreérthetetlen és következetes legyen. Ha a Bizottság ezt az „átmeneti változat” minősítést és az aláírás hiányát olyan formai hiányosságoknak ítélte, amelyek megakadályozták őt a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás érdemi értékelésében, erről tájékoztatnia kellett volna a Ryanairt, amit nem tett meg. Így a Bizottság által 2007. június 4-én a Ryanairhez intézett levél csak azt a kijelentést tartalmazta, hogy a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet nem tette lehetővé az eljárás e szakaszában feltárt versenyproblémák megoldását, anélkül hogy utalt volna arra, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem volt köteles értékelni e kötelezettségvállalást, mivel azt a Ryanair átmeneti változat formájában terjesztette elő. A felperes szerint a Bizottság ezáltal megsértette a gondos ügyintézés és a bizalomvédelem elvét.

<sup>499</sup> Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság azt állítja, hogy az alá nem írt és kifejezetten tervezet formájában benyújtott kötelezettségvállalás nem tekinthető az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében vett, „[a Bizottsággal] szemben [...] vállalt” kötelezettségnek. Az ilyen kötelezettségvállalást az azt előterjesztő vállalkozás módosíthatja vagy visszavonhatja. Mindazonáltal, még ha a Ryanair a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet megfelelő formában terjesztette volna is elő, az nem tette volna lehetővé a Bizottság számára, hogy a megkövetelt bizonyossággal megállapítsa, hogy e tervezet anélkül megoldja a feltárt versenyproblémákat, hogy a piaci szereplőkkel újra konzultálni kellene. Másfelől a felperes nem hivatkozhat önmagában a gondos ügyintézés elvére annak állítása érdekében, hogy a Bizottságnak értékelnie kellett volna a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet, továbbá a Bizottság soha nem nyújtott biztosítékot a Ryanairnek arra vonatkozóan, hogy a megtámadott határozatban minden kötelezettségvállalás-tervezetet értékelni fog.

## b) A Törvényszék álláspontja

- 500 A Bizottság a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet a 2007. május 3-i kötelezettségvállaláshoz hasonlóan a megtámadott határozatban két okból utasította el (lásd a fenti 467. és 468. pontot).
- 501 A Bizottság a megtámadott határozatban egyrészt megállapította, hogy a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet „benyújtására kifejezetten előzetes változat formájában, aláírás nélkül és a 802/2004 [...] rendelet 20. cikkében előírt formai követelmények tiszteletben tartását mellőzve került sor”. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy „[m]ivel a Ryanair formálisan nem terjesztett elő újabb kötelezettségvállalást, a jelen határozatban a Bizottság nem [volt] köteles értékelni azt”. A Bizottság különösen rámutatott, hogy „az engedélyezést e kötelezettségvállalás-tervezet tiszteletben tartásától nem tehetette függővé” (a megtámadott határozat (1237) preambulumbekzdése).
- 502 A Bizottság másrészt hangsúlyozta, hogy „[m]indazonáltal, még ha a Ryanair a [2007. június 1-jei] kötelezettségvállalás-tervezetet megfelelő alakszerűségek mellett is terjesztette volna elő, e kötelezettségvállalás akkor sem lett volna elegendő ahhoz, hogy a Bizottság a már rendelkezésre álló információk alapján arra a következtetésre juthasson, hogy e kötelezettségvállalás teljes mértékben és egyértelműen megoldja a feltárt versenyproblémákat” (a megtámadott határozat (1237) preambulumbekzdése, amely a kiigazító intézkedésekre vonatkozó közlemény 43. pontjára, valamint a fenti 28. pontban hivatkozott EDP kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 161–163. pontjára utal).
- 503 A Bizottság által a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet elutasítása alapjául hivatkozott első okot illetően e dokumentumnak magából a szövegéből következik, hogy egyszerű tervezetről van szó, vagyis nem olyan változatról, amely a

Ryanairrel szemben kötelezettséget keletkeztethetne, mint pedig az eljárás e szakaszában ez szükséges lenne. Ezért még ha a dokumentum „A Bizottsággal szemben vállalt, a Ryanairre nézve jogilag kötelező erejű kötelezettségvállalások” címet is viseli, a Ryanair „tervezet” formájában nyújtotta be azt, a vezérigazgatójának aláírására szolgáló helyet pedig üresen hagyta. A Ryanair vezérigazgatója által aláírt kísérőlevél is utal rá, hogy a Ryanair az említett dokumentumot tervezet formájában terjeszti elő azért, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára az annak érdekében megkövetelhető fogalmazásbeli végleges módosítások kialakítását, hogy e kötelezettségvállalás a dokumentum egészében világos, félreérthetetlen és következetes legyen. Márpedig a Bizottságnak már nincs lehetősége ilyen pontosítások megfogalmazására az eljárás ennyire előrehaladott szakaszában, amikor a kötelezettségvállalás végleges felajánlásának az azt előterjesztő féllel szemben nem csupán kötelező erejűnek kell lennie, hanem önmagában elegendőnek is olyan értelemben, hogy a Bizottságnak képesnek kell lennie anélkül értékelni azt, hogy a tartalmáról ismételten ki kellene kérnie harmadik személyek véleményét.

504 Másfelől azt a körülményt, hogy a Bizottság „mindamellett” tartalmilag elemezte a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetet, nem lehet akként értelmezni, hogy ez lehetővé tenné a felperes számára, hogy az eljárás végső szakaszában ne nyújtson be a Bizottsághoz jogilag kötelező erejű kötelezettségvállalásokat.

505 Következésképpen a felperes nem terjeszt elő olyan érveket, amelyek jogilag megfelelő módon kétségbe vonhatnák a Bizottság által a megtámadott határozatban kifejtett azon mérlegelést, mely szerint a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet nem tette lehetővé számára, hogy teljes bizonyossággal arra a következtetésre juthasson, hogy a kötelezettségvállalás végrehajtható, valamint hogy az abból származó kiigazítás kellőképpen életképes és tartós lesz ahhoz, hogy a hatékony verseny azon korlátozása, amelyet e kötelezettségvállalás megakadályozni hivatott, a viszonylag közeli jövőben ne következhesen be.

506 A felperes által a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás és a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet érdemi vizsgálatával kapcsolatban előadott érveket tehát csak a teljesség kedvéért kell mérlegelni, mint ezt egyébként a megtámadott határozat is tette.

*4. A 2007. május 3-i kötelezettségvállalás és a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet érdemi mérlegeléséről*

a) A felek érvei

507 A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság túlértékelte azt a versenyképességet, amelyet az Aer Lingus és a felperes gyakorolnak egymásra, és tévedett az olyan belépéssel való fenyegetettség értékelése során, amely megakadályozhatja a monopólium versenykorlátozó működtetését (lásd az iránymutatást és a fenti 102. pontban hivatkozott EasyJet kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 202. pontját). A Bizottság az összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak téves elemzéséből kiindulva aránytalan mértékben követelte meg, hogy a Ryanair olyan „kezdeti felvásárlót” találjon, aki jelentős számú repülőgépet állomásoztatna Dublinban annak érdekében, hogy az összefonódás folytán létrejött joggalannyal versenyezzen. Egy légitársaság sem tudna ugyanis egyszerre ennyi repülőgépet egyetlen repülőtéren állomásoztatni, valamint hat hónapon belül mind a 35 olyan útvonalon szolgáltatásokat kínálni, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van. Sok ilyen útvonalon túlzott kapacitás áll fenn, a hat hónapos határidő pedig a felperes szerint a résidő-átengedési eljárásoknak az IATA által előírt tervezése folytán nem tette lehetővé a szükséges számú résidő átengedését.



508 A felperes azt állítja, hogy nem az összefonódásban részes felek feladata bizonyítani, hogy a felajánlott kötelezettségvállalások megoldanák a Bizottság által megállapított versenyproblémákat. Épp ellenkezőleg, a Bizottságnak kell bizonyítania, hogy a művelet a kötelezettségvállalásokkal történő módosítása után is jelentősen korlátozza a hatékony versenyt (a fenti 28. pontban hivatkozott EDP kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 63. és 77. pontja). Márpedig a Bizottság nem végezte el a módosított összefonódás átfogó értékelését, miközben ezt megköveteli a fenti 28. pontban hivatkozott EDP kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 77. pontja. Másfelől a 802/2004 rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében előírt határidő lejártát követően benyújtott kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban a fenti 28. pontban hivatkozott EDP kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 161–163. pontjából következik, hogy a Bizottság e kötelezettségvállalásokat csak akkor köteles figyelembe venni, ha azok további vizsgálat szükségessége nélkül egyértelműen megoldják a versenyproblémákat. A megtámadott határozat (1237) preambulumbekkezdésében foglalt megállapítással ellentétben e szabály nem alkalmazható a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetre, mivel e tervezet a Bizottság által a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás mérlegelése alapján megfogalmazott konkrét javaslatokra reagált.

509 A felperes lényegében úgy véli, hogy a résidők átengedése és a magatartási jellegű kötelezettségvállalások valamennyi versenyprobléma megszüntetéséhez elegendők voltak. Így a London-Heathrow repülőtérhez kapcsolódó, „a világon a legértékesebb” résidők átengedése „valószínűleg a versenytársak ezen útvonalon fennálló részesedésének bővüléséhez vezetne” (a megtámadott határozat (1216) preambulumbekkezdése). A Dublinból, Shannonból vagy Corkból induló egyéb útvonalakhoz kapcsolódó résidők rendelkezésre bocsátása bármely légitársaság számára lehetővé tette volna, hogy a tevékenységek átfedésével érintett bármely útvonalra, illetve a választása szerinti bármely útvonalra belépjen, adott esetben Írországból állomásoztatva a repülőgépeket. A „járatsűrűség befagyasztása” garantálta volna, hogy a kereslet valamely útvonalon történő növekedése esetén a Ryanairnek ne legyen módja a versenytárs hátrányára „hatalmába keríteni” e keresletet. Az a kötelezettség, hogy a járatsűrűség – azt az esetet kivéve, ha valamely útvonal nem jövedelmező – nem csökkenthető, magában foglalja, hogy még ha adott útvonalon nem is történik új belépés, a Ryanair és az Aer Lingus összesített kapacitása nehezen teszi lehetővé az árak oly módon történő növelését, hogy közben elfogadható szintű kihasználtsági együtthatót lehessen fenntartani.

Az Aer Lingus jegyárainak az összefonódást követő azonnali, 10% mértékű csökkentése azonnali megtakarítási forrást jelentett volna fogyasztóknak. E kötelezettségvállalás a felperes szerint összhangban van a Bizottság 2004. február 11-én meghozott, a Ryanair piaci befolyásánál nagyobb befolyással rendelkező gazdasági szereplőkre vonatkozó határozatában elfogadott kötelezettségvállalással (COMP/M.3280 – Air France / KLM ügy).

510 Először is, a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalással kapcsolatban a felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévedett, amikor arra a következtetésre jutott, hogy e kötelezettségvállalás nem volt megfelelő. A Bizottság a piaci szereplőkkel folytatott konzultáció során a felperes szerint rosszul tette fel a kérdést. A Bizottságnak azt kellett volna kérdeznie, hogy a versenytársak hajlandók lennének-e belépni az útvonalakra, ha az összefonódás folytán létrejött jogalany nem helyezne oda megfelelő kapacitást, illetve olyan árakat alkalmazna ott, amelyek az összefonódás előtti áraknál lényegesen magasabbak. Másfelől több versenytárs akként nyilatkozott, hogy jöllehet azonnal nem terveznek belépést, megfontolnák azt, ha üzleti szempontból érdekesnek bizonyulna. Ezért az a körülmény, hogy egyetlen versenytárs sem válaszolta azt, hogy belépne a tevékenységek átfedésével érintett útvonalakra, azt bizonyítja, hogy a versenytársak úgy vélték, hogy az összefonódás nem jár versenykorlátozó hatásokkal. Ésszerűtlen tehát megkövetelni, hogy a kötelezettségvállalás ténylegesen belépést idézzen elő. E követelmény azon az alapon szankcionálná a Ryanairt, hogy „rendkívül hatékonyan” működik, az árajánlata pedig annyira alacsony, hogy egyetlen légitársaság sem szándékozik versenyre kelni vele, még a „monopólium” formájában üzemeltetett útvonalakon sem. A felperes hozzáteszi, hogy a Bizottság a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás értékelése során a belépéseket illetően nem alapíthatta álláspontját a piaci szereplőkhöz intézet kérdőív 6. sz. kérdésére adott válaszokra. Mindazonáltal a dublini résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások elegendőek a feltárt problémák megoldásához. A Bizottság nem nyújt semmilyen bizonyítékot annak alátámasztására, hogy az új belépőnek ahhoz, hogy tényleges versenyképesszernek minősüljön, miért kellene képesnek lennie arra, hogy a tevékenységek átfedésével érintett valamennyi útvonalat azonnal üzemeltesse, az Aer Lingus által biztosított járatsűrűséggel azonos járatsűrűség mellett (a megtámadott határozat (1200)–(1206) preambulumbekzdése).

A Bizottság az ezzel összefüggésben használt „kritikus méret” és „a verseny megkövetelt szintje” fogalmakat nem támasztja alá.

511 Másodszer, a célállomás repülőterekhez kapcsolódó résidőket illetően a felperes előadja, hogy a Bizottság nem állíthatja, hogy a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások az ehhez kapcsolódó pontosítás hiányában nem kielégítőek. Az Aer Lingus ugyanis a fő repülőtereken csak korlátozott számú résidővel rendelkezik, a Ryanair pedig nem mondhatott le azokról anélkül, hogy veszélyeztetné a művelet logikáját, és jelentősen csökkentené az Aer Lingus azon kapacitását, hogy a teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaságokkal versenyezzen. Ez utóbbi légitársaságok megfelelő számú résidővel rendelkeznek a fő célállomás repülőtereken. A legtöbb esetben erőfölényes helyzetben vannak azokon a gócpontokon, ahol működnek. Nincs tehát szükségük további résidőkre ahhoz, hogy beléphessenek, vagy Dublin felé kiterjeszthessék a bázisrepülőterükről induló útvonalait. A felperes szerint e résidők csak megerősítik e légitársaságoknak a bázisrepülőtereiken fennálló erőfölényét, valamint csökkentik azt a versenyfenyegetettséget, amelyet az Aer Lingus jelenthet számukra. Ez nem feltétlenül van így a „fapados” légitársaságok esetében, amelyek ugyanazokat a másodlagos repülőtereket szolgálják ki vagy szolgálhatják ki, mint ahová a Ryanair közlekedik, és amelyeken nincsenek problémák a résidőkkel. Ebben az összefüggésben a Bizottság tévedett, amikor a várospárok fogalmára hivatkozott, és ragaszkodott ahhoz, hogy az új belépő „fapados” légitársaság legyen, ezzel együtt azt követelve, hogy a Ryanair mondjon le a fő repülőtereken meglévő résidőkről. A Bizottság által tett, a keresleti és a kínálati helyettesíthetőség közötti különbségre vonatkozó utalás (a megtámadott határozat (1208) preambulumbekzdése) a felperes szerint kizárólag arra szolgál, hogy elfedje az okfejtés e „nyilvánvaló ellentmondását”. Ami a célállomás repülőterekkel kapcsolatos kérdésben a piaci szereplőkkel folytatott konzultációt illeti, a versenytársak válaszait a legnagyobb körültekintéssel kell olvasni, mivel sokan közülük megnövekedett versennyel szembesülnek, amennyiben az összefonódás jóváhagyást nyer. Az egyetlen releváns kérdés az, hogy az Aer Lingus egyes fontos repülőtereken megillető résidő-hozzáférés a belépés szempontjából alapvető jelentőségű lenne-e abban az esetben, ha az összefonódás folytán létrejött jogalany visszaélne a helyzetével. Így a British Airways a fontosabb repülőterekhez kapcsolódó résidőkhöz való hozzáférést nem ítélte alapvető jelentőségűnek arra hivatkozva, hogy ezekben az agglomerációkban más olyan repülőterek is vannak, amelyeken nem áll fenn résidő-túlterheltség,

valamint hogy a résidőkre vonatkozó szabályozás akként rendelkezik, hogy az újabb kapacitás felét az új belépőknek kell odaítélni.

512 Harmadszor, a belépés töredékességét illetően a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság e tényezőt a megtámadott határozat (1211) és (1212) preambulumbekzdésében figyelembe vette. Pedig a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet kifejezetten azt tartalmazta, hogy a Heathrow repülőtér résidőit megszerző légitársaság a dublini résidők kapcsán elsőbbséget élvez. Ezenkívül annak bizonyítása érdekében, hogy a „töredékes belépés” problémát okozna, a Bizottság csak a piaci szereplőkkel folytatott konzultáció keretében feltett 2. sz. kérdés b) pontjára adott válaszokra vonatkozó általános utalásra, valamint a „kritikus tömegre” – vagyis az LTU által ez alkalommal adott válaszból átvett, meg nem határozott fogalomra – vonatkozó utalásra támaszkodott (a megtámadott határozat (1212) preambulumbekedése). Márpedig a felmérés 20 résztvevője közül csak 15 válaszolt a „töredékes belépéssel” kapcsolatos kérdésre. Ráadásul – mint más esetekben – a Bizottság elmulasztotta figyelembe venni, hogy a jelentős potenciállal rendelkező belépők – a jelen esetben a British Airways, a SAS, a Flybe, az Air Baltic és a Clickair – olyan nyilatkozatokat tettek, amelyek ellentmondanak e következtetésnek. Néhány válasz egyenesen arra utalt, hogy egyetlen új piaci szereplő belépése ártalmas lenne a versenyre. Az egyetlen kérdés, amelyet a felperes szerint érdemes volt feltenni, arra vonatkozott, hogy a belépés – legyen az akár töredékes, akár pedig egyetlen versenytárs által megvalósított – elegendő versenykényszert gyakorol-e az összefonódás folytán létrejött jogalanra abban az esetben, ha ez utóbbi megemeli a jegyárait. Nem megfelelő az a kérdés, hogy egyetlen új versenytárs érkezése nagyobb versenyerőt képez-e, mint egynél több új piaci szereplő érkezése.

513 Negyedszer, az új belépő üzemeltetési módját illetően a felperes azt állítja, hogy a Bizottság úgy tűnik, azt követeli, hogy e belépő pontosan ugyanazt a gazdálkodási modellt alkalmazza, mint az Aer Lingus. Márpedig a felperes emlékeztet arra, hogy az Aer Lingus egyáltalán nem gyakorol jelentős versenykényszert a Ryanairre, mindazonáltal pedig semmi nem bizonyítja, hogy valamely más légitársaság – bármilyen gazdálkodási modellt is alkalmazzon – jelentős mértékben versenyezhetne vele.

Ezenkívül, mivel a művelet célja az Aer Lingus hatékonyságának oly módon történő növelése, hogy a teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaságokkal versenyezzen, valamely más, teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaság – mint például a British Airways vagy az Air France – terjeszkedése vagy belépése könnyen biztosított volna alternatívát a fogyasztóknak az Aer Lingusszal szemben. A Bizottság egyrészt nem követelheti, hogy a Ryanair nevezze meg az újonnan belépő által alkalmazott gazdálkodási modellt, másrészt nem követelheti egyszerűen azt, hogy a felajánlott kötelezettségvállalás egyes olyan légitársaságok piacra történő belépését tegye lehetővé, amelyek másokhoz képest alkalmasabbak arra, hogy versenykénszert tudjanak gyakorolni az összefonódás folytán létrejött jogalanyra.

514 Ötödször, a London-Heathrow-hoz kapcsolódó résidőket illetően a felperes azt állítja, hogy a Bizottság azon az alapon kételkedett e résidők hasznosságában, hogy azok a British Airways és az Air France részére vannak fenntartva. Márpedig ez teljesen alaptalan, mivel a Ryanair 2007. június 1-jén írásban akként nyilatkozott, hogy e résidőket a Heathrow repülőtéren infrastruktúrával rendelkező bármely légitársaság igénybe veheti. Mindazonáltal a Bizottság nem tett eleget az őt terhelő bizonyítási kötelezettségnek, amikor egyszerűen megkérdőjelezte a résidők átengedésének hasznosságát. A felperes szerint a Bizottság azt is tévesen állította a megtámadott határozat (1217) preambulumbekzdésében, hogy e két légitársaság nem ellentételezheti kellő mértékben az Aer Lingus által gyakorolt versenykénszert megszünetését. A legerősebb európai versenytársak közé tartozó British Airways és Air France ugyanis évtizedek óta működnek Írországban, és jól ismerik az ír piacot: a British Airways már az Aer Lingusszal kötött *code-share* megállapodás keretében működik ezen az útvonalon, az Air France pedig a dublini állomáshellyel rendelkező CityJet tulajdonosa. Hasonlóképp, a felperes szerint a Bizottság a megtámadott határozat (1218) preambulumbekzdésében semmilyen módon nem bizonyítja azt sem, hogy ha a résidőket két nagyon erős légitársaság között osztják fel, a művelet a kötelezettségvállalásokkal módosított formájában is jelentősen korlátozza a hatékony versenyt a Dublin–London (Heathrow) útvonalon. Másfelől, mivel a felperes szerint a londoni repülőterek helyettesíthetősége korlátozott, az Aer Lingus által üzemeltetett ezen útvonal egyáltalán nem teszi lehetővé, hogy a Ryanair által a többi londoni repülőtér felé lebonyolított műveletekre jelentős versenykénszert lehessen gyakorolni. Végül a Bizottság azáltal, hogy a Heathrow repülőtérhez kapcsolódó résidőknek az Aer Lingus

többi részvényesének egyetértése nélküli átengedésére vonatkozó, a Ryanairt megillető lehetőséggel kapcsolatban a „jogvita kockázatának” említésére szorítkozott, nem vette figyelembe az egyik ír jogi szakértő által megfogalmazott azon jogi véleményt, amely alátámasztja, hogy az ilyen átengedés lehetséges.

515 Hatodszor, a magatartási jellegű kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban a felperes azt állítja, hogy az Aer Lingus jegyárainak 10%-kal történő csökkentésére irányuló kötelezettségvállalás könnyen igazolható volt annak révén, hogy az Aer Lingus az éves jelentésében nyilvánosságra hozta az átlagos árait. A felperes szerint a Bizottság téved, amikor annak pontosítását kéri a Ryanairtól, hogy az árcsökkentés minden olyan útvonalra vonatkozik-e, amelyen a tevékenységek között átfedés van. Gyakorlatilag lehetetlen ugyanis a tevékenységek átfedésével érintett útvonalakon növelni az árakat, ezzel együtt pedig valamennyi rövid távú útvonalon átfogóan 10%-kal csökkenteni azokat. Hasonlóképp, még ha a Bizottság azt is állítja, hogy nem tudja meghatározni, mi minősül versenyszerű árnak, az árcsökkentés jelentős és megvalósítható előnyöket biztosítana. Az új belépés esetére irányadó „járatsűrűség-befagyasztás” a felperes szerint a Bizottság azon állításaira volt hivatott reagálni, amelyek a Ryanair új belépőkkel szembeni állítólagos agresszív válaszlépésére vonatkoztak, amely abban nyilvánult volna meg, hogy a más légitársaság belépésével érintett útvonalakon növeli a járatsűrűséget. Ezenkívül a járatsűrűség csökkentésének mellőzésére vonatkozó kötelezettségvállalás alapját az az aggodalom képezte, hogy a Ryanair a tevékenységek átfedésével érintett útvonalakon nehogy csökkentsék a kapacitást, ezáltal pedig nehogy módjában álljon növelni a jegyárait. A Ryanair azáltal, hogy kötelezettséget vállalt arra, hogy a tevékenységek átfedésével érintett útvonalakon fenntartja az összesített kapacitást, a továbbiakban nem képes úgy emelni az árakat, hogy közben elfogadható szintű kihasználtsági együtthatót tart fenn, ami a gazdálkodási modelljének összefüggésében alapvető jelentőségű lenne.

516 Hetedszer, a „kezdeti felvásárló” megoldást illetően a felperes mindenekelőtt azt állítja, hogy e megoldást a légitársaságokkal kapcsolatos korábbi ügyekben soha nem alkalmazták. Az ilyen követelmény felesleges és aránytalan is. Figyelembe véve, hogy a Ryanair a legalacsonyabb árakat kínálja a piacon, a tevékenységek átfedésével érintett nagyszámú útvonal pedig nem keletkeztet akkora forgalmat, hogy az harmadik légitársaságnak is elegendő legyen, üzleti szempontból nagyon nehéz „kezdeti felvásárlót” találni. Az egyetlen megoldást az jelentené, ha a Ryanair és az Aer Lingus lemond

ezeokról az útvonalakról, vagy a „kezdeti felvásárlóval” árrögzítésre irányuló jogellenes megállapodást köt. Ezenkívül a „járatsűrűség befagyasztásából” következik, hogy a belépőket nem tartaná vissza a tevékenységek átfedésével érintett útvonalakra történő belépéstől az a kockázat, ha a Ryanair ezeken az útvonalakon növelné a járatsűrűségét. A Heathrow résidői kivételével a dublini és a legtöbb más európai repülőtérhez (kivéve talán a többi túlterhelt fő repülőtér) kapcsolódó résidőknek nincs valódi értékük, vagyis más légitársaság számára nem érdekesek. Végül a Bizottság a felperes szerint tévesen ítélte úgy, hogy a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó kötelezettségvállalás nem volt elegendő a korlátozott terjedelme, valamint azon körülmény folytán, hogy „töredékes belépéshez” vezet (a megtámadott határozat (1238) preambulumbekzdése). A 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetben megerősített ezen kötelezettségvállalás a Bizottság szervezeti egységei által ilyen értelemben megfogalmazott kérésen alapul. A felperes a Bizottság azon szándékát is kifogásolja, hogy a felperesre hárítsa annak kockázatát, ha az előírt határidőn belül egyetlen „kezdeti felvásárlót” sem talál.

517 Az Írország és az Aer Lingus Group által támogatott Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2007. május 3-i kötelezettségvállalást a következő megállapítások keretében vizsgálta meg és utasította el: a résidőkre vonatkozó intézkedések nem voltak megfelelőek, mivel nem eredményeznek jelentős belépést azokon az útvonalakon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van (a megtámadott határozat (1186)–(1196) preambulumbekzdése); a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó feljánlás nem pótolta a belépési kilátások hiányát (a megtámadott határozat (1197) preambulumbekzdése); a kötelezettségvállalás terjedelme nem volt kielégítő (a megtámadott határozat (1199)–(1206) preambulumbekzdése); a kötelezettségvállalásban nem volt szó a jelentős célállomás repülőterekhez kapcsolódó résidőkről (a megtámadott határozat (1207)–(1209) preambulumbekzdése); a kötelezettségvállalás csak több légitársaság belépéséhez (töredékes belépés) vezethet (a megtámadott határozat (1210)–(1212) preambulumbekzdése); a kötelezettségvállalás nem vette figyelembe az új belépő üzemeltetési módját (a megtámadott határozat (1213)–(1215) preambulumbekzdése); a London-Heathrow repülőtér résidőire vonatkozó kötelezettségvállalás nem teszi lehetővé a Dublin-London útvonalon fennálló versenyproblémák megszüntetését (a megtámadott határozat (1216)–(1219) preambulumbekzdése), valamint a többi kötelezettségvállalás nem

teszi lehetővé a hatékony verseny akadályainak megszüntetését (a megtámadott határozat (1220)–(1226) preambulumbekzdése).

518 Közelebről, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hozzáféréshez kapcsolódó kiigazító intézkedések csak olyan körülmények között elfogadhatók, amikor kellőképpen bizonyítást nyer, hogy az új versenytársak ténylegesen belépnek a piacra, orvosolva ezzel a megállapított versenyproblémákat (a megtámadott határozat (1188) preambulumbekzdése). A kötelezettségvállalás alapvető célkitűzése a versenyszerű piaci szerkezetek biztosítása, a versenytárs belépésével való egyszerű fenyegetettség pedig nyilvánvalóan nem elegendő e cél eléréséhez, leszámítva a nagyon kivételes körülményeket. Valójában a keresleti helyettesíthetőség képezi „a legközvetlenebb és leghatékonyabb fegyelmezési tényezőt” az adott termék vagy szolgáltatás értékesítőivel szemben, különösen az árrögzítés tárgyában hozott döntéseiket illetően, míg a potenciális versenyhez kapcsolódó kényszerítő eszközök általában kevésbé közvetlenek, mindamellett pedig alapos elemzést igényelnek. A Bizottság megállapítja, hogy a jelen esetben az érintett piacokra nem a „hozzáférés bizonyított könnyűsége” jellemző, hanem sokkal inkább „az Aer Linguson kívüli versenytársak felé irányuló mozgása”. Az iránymutatásban semmi nem utal arra, hogy a monopóliumot keletkeztető összefonódás nem korlátozza jelentősen a hatékony versenyt abban az esetben, ha az új versenytársak belépésével való fenyegetettség megfelelő mértékű. Ezzel összefüggésben a fenti 102. pontban hivatkozott EasyJet kontra Bizottság ügyben hozott ítélet sem releváns. Ebben az ügyben a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy az új belépő név szerinti megjelölése nem volt szükséges, hiszen a kötelezettségvállalást követően több versenytárs érdekeltnek mutatkozott az érintett piacokra történő belépésben, az új versenytárs tényleges belépését pedig ennek következtében nagyon valószínűnek lehetett tekinteni. Ezzel szemben a jelen ügyben az új versenytárs belépése a megtámadott határozat 7.8. pontjában kifejtett okokból, valamint azon körülmény folytán nem valószínű, hogy a piaci szereplőkkel folytatott konzultáció során választ adó egyetlen versenytárs sem juttatta kifejezésre azt a szándékát, hogy a szolgáltatások átfedésével érintett valamely útvonalra konkrétan be kívánna lépni (a megtámadott határozat (1190)–(1196) preambulumbekzdése), kivéve adott esetben az Air France-ot és a British Airways-t, akik kiterjesztenék a tevékenységüket a Dublin–London útvonalra, amit a Bizottság az ezen útvonalon fennálló versenyproblémák megszüntetéséhez nem ítelt kielégítőnek (a megtámadott határozat (1216)–(1219) preambulumbekzdése). A Bizottság a belépési kilátások e hiánya folytán terjesztette elő azt az informális javaslatot, hogy a Ryanair jelöljön meg „kezdeti felvásárlót”. Nincs nagy jelentősége, hogy a



légitársaságok közötti első olyan összefonódásról van szó, amelyben a Bizottság ilyen javaslatot tett, vagy hogy a Ryanair nehéznek, sőt lehetetlennek ítélte e javaslat megvalósítását. A jelen művelet abban különbözik a korábbi ügyektől, hogy két olyan légitársaságot érint, amelyek egyik pontból a másik pontba irányuló járatokat kínálnak, és mindkettő jelentős számú repülőgépet üzemeltet ugyanarról a repülőtérrel kiindulva, nagyszámú olyan útvonalon, amelyeken a szolgáltatások között átfedés van. Ezzel szemben – a korábbi ügyektől eltérően – a jelen ügyben nem a repülőterek túlterheltsége az egyetlen belépési korlát. A Bizottság hangsúlyozza, hogy nem fogadhatja el az olyan kötelezettségvállalást, amely e versenyproblémákat csak részben szüntetné meg amiatt, hogy az érdekelt fél nem járulhat hozzá további kötelezettségvállalásokhoz.

#### b) A Törvényszék álláspontja

<sup>519</sup> A 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet előterjesztésére a Bizottság és a Ryanair között a 2007. május 3-i kötelezettségvállalás tartalmával, valamint a feltárt problémák orvoslásának módjával kapcsolatban folytatott alapos tárgyalásokat követően került sor. Ezzel összefüggésben utalni kell a Ryanair által a 2007. június 1-jei megbeszélés tartalmára (lásd a fenti 470. pontot), valamint a Ryanair és a Bizottság közötti, 2007. május 29-i rögzített telefonos konferenciabeszélgetés tartalmára vonatkozóan előterjesztett érvekre.

<sup>520</sup> A felperes a művelet engedélyezéséhez szükségesnek ítéltékkel kapcsolatos e pontosítások ellenére – saját bevallása szerint (lásd a fenti 471. pontot) – olyan végleges kötelezettségvállalási feljánlást terjesztett elő, amely nem felelt meg a Bizottság azzal kapcsolatos kéréseinek, hogy a megtámadott határozat elfogadásától számított hat

hónapon belül nagy számú repülőgépet kell kihelyezni Dublinba, amely határidő hat hónappal meghosszabbítható. A Ryanair javaslata azon elv elfogadásában állt, hogy e jelentős számú repülőgép felét azonnal kihelyezi, továbbá kettő, a London-Heathrow felé irányuló útvonalakra rendelt repülőgépet az újabb, a megtámadott határozat meghozatalától számított hat hónapon belül közzétett ajánlat – amely határidő hat hónappal meghosszabbítható – közzétételét követő hat hónapon belül.

- 521 Ráadásul a jelen esetben feljánlott kigazítások – vagyis lényegében a résidők egy vagy több piaci szereplő általi felvásárlása – keretében a Ryanair adottnak veszi, hogy a Ryanair–Aer Lingus egység mindaddig nem jelent versenyproblémát, amíg a London-Heathrow felé irányuló útvonal tekintetében az új belépőknek és a már jelen lévő piaci szereplőknek lehetővé teszi, hogy a piaci részesedésük fejlesztése érdekében résidőket szerezzenek. A Bizottság ezt az intézkedést elégtelennek ítélte azon versenykorlátozó hatás kétségbe vonásához, amelyet a Ryanair fő versenytársának eltűnése jelentene. Így a tárgyalás során a Bizottság kifejtette, hogy a Ryanairnek a jelen esetben a versenytársak javára le kellett volna mondania a piaci részesedésének egy részéről, ahelyett hogy a Ryanair–Aer Lingus egység erőfölényes helyzete ezen vagy azon az útvonalon történő létrehozásának vagy megerősítésének elvét akarta elfogadtatni, úgy vélve, hogy egy feltételezett versenytárs letelepedése vagy piaci részesedésének fejlesztése várható önmagában amiatt, hogy a Ryanair résidőket kínál fel.

- 522 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a légiutas-szállítás ágazatában lezajlott korábbi (így például az Air France/KLM és a Lufthansa/Swiss ügyek tárgyát képező) összefonódásoktól eltérően a jelen esetben a Bizottság a valamely útvonalhoz való hozzáférés biztosítása érdekében nem elégedhetett meg az egyszerű résidőkkel. Nem olyan műveletről van ugyanis szó, amely a különböző országokban bázisrepülőtérrel rendelkező aktív piaci szereplők számára érdekesnek bizonyulna. A Ryanair és az Aer Lingus ugyanazon, vagyis a dublini repülőtérrel működik, ahol olyan jelentős előnyöket élveznek, amelyekkel szemben a versenytársak nem tudnak könnyen fellépni.

- 523 Ezenkívül a piacvizsgálatok eredményei azt mutatták, hogy a tényleges és potenciális versenytársak a művelettek érintett útvonalak összességén nem voltak hajlandók versenyezni az összefonódás folytán létrejött jogalannyal. Az esetenként már jelen lévő egyes légitársaságok érdekeltségét még a Dublin–London (Heathrow) útvonalon sem erősítette meg az ezzel összefüggő, határozott kötelezettségvállalásra irányuló olyan nyilatkozat, amelyet a Ryanair a „kezdeti felvásárlóra” vonatkozó kötelezettségvállalásának alátámasztása érdekében tehetett volna.
- 524 Az eljárás e szakaszában – a megtámadott határozatban a 2007. május 3-i kötelezettségvállalást illetően helyesen kifejtett indokok alapján, valamint a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezetben megfogalmazott pontosításokat figyelembe véve – a felperes terjeszt elő olyan érveket, amelyek a jogilag megkövetelt módon kétségbe vonhatnák a Bizottság által a megtámadott határozatban kifejtett azon mérlegelést, mely szerint a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet nem tette lehetővé számára, hogy teljes bizonyossággal arra a következtetésre juthasson, hogy a kötelezettségvállalás végrehajtható, valamint hogy az abból származó kiigazítás kellőképpen életképes és tartós lesz ahhoz, hogy a hatékony verseny azon korlátozása, amelyet e kötelezettségvállalás megakadályozni hivatott, a viszonylag közeli jövőben ne következhesen be.
- 525 Az ötödik jogalapot tehát mind a közigazgatási eljárás keretében a Bizottsághoz benyújtott feljánlások formai érvényességét, mind pedig e feljánlások tartalmának érdemi mérlegelését illetően el kell utasítani.
- 526 Az eddigi megfontolások összességére tekintettel a Ryanair által benyújtott keresetet el kell utasítani.

## A költségekről

- 527 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a értelmében a Törvényszék a perveztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.
- 528 Mivel a Ryanair perveztes lett, maga viseli a saját költségeit, valamint kötelezni kell a Bizottság és az Aer Lingus Group részéről felmerült költségek viselésére az utóbbiak kérelmének megfelelően.
- 529 Az eljárási szabályzat 87. cikke 4. §-ának első bekezdése alapján az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket. Következésképpen Írország maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (harmadik tanács)

a következőképpen határozott:

**1) A Törvényszék a keresetet elutasítja.**

- 2) A Ryanair Holdings plc maga viseli a saját költségeit, valamint köteles viselni az Európai Bizottság és az Aer Lingus Group plc részéről felmerült költségeket.**
- 3) Írország maga viseli a saját költségeit.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Kihirdetve Luxembourgban, a 2010. július 6-i nyilvános ülésen.

Aláírások

## Tartalomjegyzék

A jogvita alapját képező tényállás .....	II - 3472
A – A jogvitában részes felek .....	II - 3472
B – A közigazgatási eljárás .....	II - 3473
C – A megtámadott határozat tartalma .....	II - 3474
1. Az érintett piacok .....	II - 3475
2. A művelet versenyre gyakorolt hatásának értékelése .....	II - 3476
3. A kötelezettségvállalások értékelése .....	II - 3478
Az eljárás és a felek kérelmei .....	II - 3478
A jogkérdésről .....	II - 3480
A – Az első, a Ryanair és az Aer Lingus közötti versenyhelyzet mérlegelésére vonatkozó jogalapról .....	II - 3483
1. A piaci részesedéseknek tulajdonított „túlzott jelentőségről” .....	II - 3485
a) A felek érvei.....	II - 3485
b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3486
2. A Ryanair és az Aer Lingus között fennálló „alapvető különbségek” figyelembevételének elmulasztásáról .....	II - 3491
a) A „legközelebbi versenytársak” fogalom használatáról és a jelentős versenyképesség fennállásának ebből történő „automatikus” levezetéséről .....	II - 3492
A felek érvei .....	II - 3492
A Törvényszék álláspontja .....	II - 3493
	II - 3683

b)	Az üzemeltetési költségeket, az alkalmazott árakat és a szolgáltatások szintjét illető „alapvető különbségekről” .....	II - 3495
	A felek érvei .....	II - 3495
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3497
c)	A célállomások repülőterei közötti különbségről .....	II - 3504
	A felek érvei .....	II - 3504
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3507
3.	A dublini állomáshely létezéséből eredő versenyelőnyről .....	II - 3516
a)	A felek érvei .....	II - 3516
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3517
4.	A „nem technikai jellegű bizonyítékokról” .....	II - 3520
a)	A felek érvei .....	II - 3520
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3522
5.	A Bizottság által lefolytatott ökonometria elemzésről .....	II - 3525
a)	A felek érvei .....	II - 3525
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3528
6.	A Ryanair által bemutatott ökonometria elemzésekről .....	II - 3541
a)	A felek érvei .....	II - 3541
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3543
7.	A charter társaságok által gyakorolt versenyképességről .....	II - 3545
a)	A felek érvei .....	II - 3545
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3546

8.	Az utasok körében végzett felmérésről .....	II - 3548
	a) A felek érvei .....	II - 3548
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3549
9.	Az vállalkozás ügyfelek körében végzett felmérésről .....	II - 3551
	a) A felek érvei .....	II - 3551
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3553
10.	A fogyasztóknak okozott hátrányról .....	II - 3554
	a) A felek érvei .....	II - 3554
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3556
B –	A második, a belépési korlátok értékelésére vonatkozó jogalapról .....	II - 3557
	1. Az újabb versenytársak érintett piacokra történő belépése hiányának tulajdonítandó jelentőségéről .....	II - 3559
	a) A felek érvei .....	II - 3559
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3560
	2. A légitársaságok ágazatában tapasztalható belépésekről és kivonulásokról ..	II - 3562
	a) A felek érvei .....	II - 3562
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3563
	3. A Ryanair által alkalmazott gazdálkodási modell figyelembevételéről .....	II - 3564
	a) A felek érvei .....	II - 3564
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3566
	4. Az Írországból található üzemeltetési állomáshelyek birtoklásához kapcsolódó előnyökről .....	II - 3568
	a) A felek érvei .....	II - 3568
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3572



5.	A piacra történő belépéshez kapcsolódó költségekről és kockázatokról .....	II - 3577
	a) A felek érvei .....	II - 3577
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3578
6.	A Ryanair hírnevéről mint belépési korlátról .....	II - 3580
	a) A felek érvei .....	II - 3580
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3581
7.	Az időszerű belépésről .....	II - 3583
	a) A felek érvei .....	II - 3583
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3584
8.	Az Írországon kívüli jövedelmezőbb útvonalak létezéséről .....	II - 3584
	a) A felek érvei .....	II - 3586
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3587
9.	A repülőtéri túlterheltségről .....	II - 3589
	a) A felek érvei .....	II - 3589
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3590
10.	A Ryanair–Aer Lingus egységnek a dublini repülőtéren fennálló helyzetéről .....	II - 3592
	a) A felek érvei .....	II - 3592
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3593
C –	A harmadik, az útvonalról útvonalra végzett versenyszempontú elemzésre vonatkozó jogalapról .....	II - 3594
1.	Az elfogadhatóságról .....	II - 3594
	a) A felek érvei .....	II - 3594
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3596

RYANAIR KONTRA BIZOTTSÁG

2.	Az ügy érdeméről .....	II - 3598
	a) A Dublin–London útvonalról .....	II - 3598
	A felek érvei .....	II - 3598
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3600
	b) A Dublin–Birmingham, Dublin–Edinburgh, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester és Dublin–Newcastle útvonalokról .....	II - 3604
	A felek érvei .....	II - 3604
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3606
	– A Dublin–Birmingham útvonalról .....	II - 3607
	– A Dublin–Edinburgh útvonalról .....	II - 3609
	– A Dublin–Glasgow, a Dublin–Manchester és a Dublin–Newcastle útvonalról .....	II - 3610
	c) A Shannon–London és a Cork–London útvonalokról .....	II - 3611
	A felek érvei .....	II - 3611
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3611
	d) A Dublin–Frankfurt, Dublin–Párizs, Dublin–Madrid, Dublin–Brüsszel, Dublin–Berlin és a Dublin–Hamburg (Lübeck) útvonalokról .....	II - 3613
	A felek érvei .....	II - 3613
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3614
	– A Dublin–Berlin és a Dublin–Hamburg (Lübeck) útvonalról .....	II - 3614
	– A Dublin–Brüsszel útvonalról .....	II - 3615
	– A Dublin–Frankfurt útvonalról .....	II - 3616
	– A Dublin–Madrid és a Dublin–Párizs útvonalról .....	II - 3617
		II - 3687

e)	A Dublin–Milánó és a Dublin–Róma útvonalról .....	II - 3618
	A felek érvei .....	II - 3618
	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3619
D –	A negyedik, a hatékonyság állítólagos javulásának mérlegelésére alapított jog- alapról .....	II - 3621
1.	Az állítólagos hatékonyságjavulás igazolható jellegéről .....	II - 3624
a)	A felek érvei .....	II - 3624
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3628
2.	Az állítólagos hatékonyságjavulás egyes elemeinek az összefonódáshoz köt- hető jellegéről .....	II - 3636
a)	A felek érvei .....	II - 3636
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3637
3.	A fogyasztóknak biztosított előnyről .....	II - 3639
a)	A felek érvei .....	II - 3639
b)	A Törvényszék álláspontja .....	II - 3640
4.	A művelet versenyre gyakorolt hatásainak elemzésével kapcsolatos követ- keztetés .....	II - 3643
E –	Az ötödik, a kötelezettségvállalások mérlegelésére vonatkozó jogalapról .....	II - 3644
1.	Előzetes megfontolások .....	II - 3644
a)	A kötelezettségvállalások elemzési keretéről .....	II - 3644
b)	A 2007. május 3-i kötelezettségvállalás bemutatásáról és értékeléséről	II - 3647
c)	A 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet bemutatásáról és ér- tékeléséről .....	II - 3653

2.	A 2007. május 3-i kötelezettségvállalás formai hibáinak hiányáról .....	II - 3657
	a) A felek érvei .....	II - 3657
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3662
3.	A 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet formai hibáinak hiányáról .....	II - 3665
	a) A felek érvei .....	II - 3665
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3667
4.	A 2007. május 3-i kötelezettségvállalás és a 2007. június 1-jei kötelezettségvállalás-tervezet érdemi mérlegeléséről .....	II - 3669
	a) A felek érvei .....	II - 3669
	b) A Törvényszék álláspontja .....	II - 3678
	A költségekről .....	II - 3681