

BENDROJO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2010 m. liepos 6 d.\*

Byloje T-342/07

**Ryanair Holdings plc**, įsteigta Dubline (Airija), atstovaujama QC J. Swift, solisitorių V. Power, A. McCarthy, D. Hull ir advokato G. Berrisch,

ieškovė,

prieš

**Europos Komisija**, atstovaujamą X. Lewis ir S. Noë,

atsakovę,

\* Proceso kalba: anglų.

palaikomą

**Aer Lingus Group plc**, iš pradžių atstovaujamos solisitoriaus A. Burnside, advokatų B. van de Walle de Ghelcke ir T. Snels, vėliau A. Burnside ir B. van de Walle de Ghelcke,

ir

**Airijos**, atstovaujamos D. O'Hagan ir J. Buttimore, padedamų advokatų M. Cush, D. Barniville ir N. Travers,

įstojusių į bylą šalių,

dėl prašymo panaikinti 2007 m. birželio 27 d. Komisijos sprendimą C (2007) 3104 pripažinti koncentraciją nesuderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu (Byla Nr. COMP/M.4439 – *Ryanair/Aer Lingus*,

BENDRASIS TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas J. Azizi, teisėjai E. Cremona ir S. Frimodt Nielsen (pranešėjas),

posėdžio sekretorė C. Kantza, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2009 m. liepos 6 d. posėdžiui,

priima šį

## Sprendimą

### Faktinės bylos aplinkybės

A — *Bylos šalys*

- <sup>1</sup> *Ryanair Holdings plc* (toliau – ieškovė arba *Ryanair*) – tai biržoje kotiruojama bendrovė, 2006 m. turėjusi 120 lėktuvų oro laivyną (greta 161 užsakytų bei per ateinančius

šešerius metus patieklinų lėktuvų). Tuo metu šiais lėktuvais buvo vykdoma daugiau kaip 400 reguliarių skrydžių į daugiau kaip 40 valstybių, įskaitant 75 maršrutus tarp Airijos (dažniausiai išvykstant iš Dublino oro uosto, tačiau taip pat iš Šanono, Korko, Kerio ir Knoko oro uostų) ir kitų Europos valstybių.

- 2 *Aer Lingus Group plc* – tai Airijos teisės reglamentuojama akcinė bendrovė. Airijos vyriausybei ją privatizavus 2006 m., valstybė išlaikė 25,35 % jos kapitalo, o *Aer Lingus Group* pradėtos kotiruoti biržoje 2006 m. spalio 2 d. *Aer Lingus Group* yra *Aer Lingus Ltd* (toliau abi kartu – *Aer Lingus*), Airijoje pagrindinį oro uostą turinčios ir reguliarius skrydžius iš ir į Dublino, Korko bei Šanono oro uostus vykdančios oro bendrovės, holdingo bendrovė. 2006 m. *Aer Lingus* valdė regioninių skrydžių tinklą 70 maršrutais tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės bei kitų valstybių narių, disponuodama 28 lėktuvų oro laivynu (nuo 2007 m. pabaigos jis turėjo būti padidintas iki 32 lėktuvų). Jos ilgų nuotolių 7 lėktuvų oro laivynas (nuo 2007 m. pabaigos jis turėjo būti padidintas iki 9 lėktuvų) leido aptarnauti keliolika maršrutų į Jungtines Valstijas ir Dubajų.

## B – Administracinė procedūra

- 3 2006 m. spalio 5 d. *Ryanair* pranešė apie ketinimą pateikti oficialų pasiūlymą įsigyti visą *Aer Lingus Group* kapitalą. Šis oficialus pasiūlymas buvo pateiktas 2006 m. spalio 23 d.
- 4 Apie koncentraciją Europos Bendrijų Komisijai buvo pranešta 2006 m. spalio 30 d.

- 5 2006 m. gruodžio 20 d. Sprendime Komisija išsakė nuomonę, kad koncentracijos operacija kelia rimtų abejonių dėl savo suderinamumo su bendrąja rinka, ir nusprendė pradėti nuodugnaus tyrimo procedūrą pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 24, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 40, toliau – Susijungimų reglamentas) 6 straipsnio 1 dalies c punktą.
- 6 2007 m. kovo 27 d., remiantis Susijungimų reglamento 18 straipsniu, *Ryanair* buvo išsiųstas pranešimas apie prieštaravimus. Į šį pranešimą *Ryanair* atsakė 2007 m. balandžio 17 d.
- 7 2007 m. birželio 27 d. Sprendimu C(2007) 3104 Komisija pripažino, kad koncentracija, apie kurią buvo pranešta, nėra suderinama su bendrąja rinka (byla COMP/M.4439 – *Ryanair/Aer Lingus*) (toliau – ginčijamas sprendimas).

### C – Ginčijamo sprendimo turinys

- 8 Pažymėjusi, kad koncentracija, apie kurią buvo pranešta, veikia Bendrijos mastu (ginčijamo sprendimo 3 ir 4 punktai), Komisija pristatė tyrimo eigoje naudotas tyrimo priemones (ginčijamo sprendimo 5 punktas). Ji priminė, kad dėl šio tyrimo reikėjo išsiųsti kelis prašymus pateikti informacijos pagal Susijungimų reglamento 11 straipsnį, be kita ko, kitoms reguliarių skrydžių oro bendrovėms, užsakomųjų skrydžių bendrovėms, oro uostams ir įmonės klientams, bei užmegzti ryšius su laiko tarpų koordinavimo, civilinės aviacijos ir transporto institucijomis. Komisija taip pat atliko koreliacinę kainų analizę, siekdama apibrėžti atitinkamą rinką (ginčijamo sprendimo 6.3 punktas ir III priedas), bei pavedė nepriklausomam konsultantui atlikti Dublino

oro uosto klientų tyrimą (ginčijamo sprendimo 7.3.5 punktas ir I ir II priedai). Ji taip pat išnagrinėjo *Ryanair* ir *Aer Lingus* pristatytus ekonometrinius stebėjimus ir ėmėsi dviejų regresinių analizių serijų, siekdama empiriškai iširti tikėtiną koncentracijos poveikį (ginčijamo sprendimo 7.4.3 punktas ir IV priedas).

## 1. Atitinkamos rinkos

- 9 Dėl atitinkamų rinkų apibrėžimo (ginčijamo sprendimo 6 punktas) Komisija pažymėjo, kad ir *Ryanair*, ir *Aer Lingus* teikia reguliaraus keleivinio oro transporto Europos paslaugas. Laikydamosi savo praktikos, Komisija iš esmės išnagrinėjo pasiūlos pakeičiamumą. Ji apibrėžė rinkas remdamasi vadinamuoju „išvykimo–paskirties taškų“ metodu, pagal kurį kiekvienas maršrutas tarp tam tikrų išvykimo ir paskirties taškų laikomas atskira rinka. Siekdama nustatyti, ar tam tikra išvykimo–paskirties pora sudarė atitinkamą rinką, Komisija nagrinėjo įvairias galimybes, kurias turėjo vartotojas kelionei tarp šių taškų. Ji taip pat tikrino, ar skrydžius iš Dublino (arba Šanono ir Korko, t. y. kitų dviejų koncentracijos šalių naudotų Airijos oro uostų) į du (ar daugiau) skirtingus oro uostus, aptarnaujančius tą patį miestą, galima tarpusavyje pakeisti (ginčijamo sprendimo 6.3 punktas). Atsižvelgdama į *Ryanair* ir *Aer Lingus* siūlomas paslaugas, Komisija konstatavo, kad numatyta koncentracija lems horizontalius sutapimus 35 atitinkamas rinkas sudarančių miestų porų atveju (ginčijamo sprendimo 333 konstatuojamoji dalis) ir galbūt kels rūpesčių dėl daugelio atitinkamas rinkas,

kuriuose veikia tik viena koncentracijos šalių, sudarančių miestų porų (ginčijamo sprendimo 334 konstatuojamoji dalis).

## 2. Koncentracijos poveikio konkurencijai vertinimas

- <sup>10</sup> Dėl koncentracijos poveikio vertinimo Komisija padarė nuorodą į Gairėse dėl horizontalių susijungimų vertinimo pagal Susijungimų reglamentą (OL C 31, 2004, p. 5; toliau – gairės) apibrėžtus nagrinėjimo principus.
- <sup>11</sup> Pirmiausia Komisija išnagrinėjo *Ryanair* ir *Aer Lingus* rinkos dalis 35 maršrutuose, kuriuose jų paslaugos sutampa. Ji konstatavo, kad koncentracija sukurs monopolį 22 maršrutuose ir sudarys labai dideles rinkos dalis 13 likusių maršrutų (ginčijamo sprendimo 7.2 punktas). Komisija taip pat padarė išvadą, kad šios dvi bendrovės yra „artimiausi konkurentai“ visuose nagrinėjamuose maršrutuose (ginčijamo sprendimo 7.3 punktas) ir kad, priešingai nei tvirtino *Ryanair*, šios dvi bendrovės šiuo metu konkuruoja tarpusavyje (ginčijamo sprendimo 7.4 punktas). Toliau Komisija išnagrinėjo koncentracijos poveikį rinkoms, kuriuose *Ryanair* ir *Aer Lingus* šiuo metu konkuruoja arba yra potencialios konkurentės, bei konstatavo, jog koncentracija panaikins esamą konkurenciją 35 maršrutuose, kuriuose paslaugos sutampa, taip pat potencialią konkurenciją 15 maršrutų, kuriuose sutapimų nėra (ginčijamo sprendimo 7.5 ir 7.6 punktai).

- 12 Antra, Komisija pažymėjo, kad „suskaidyta [*Ryanair* ir *Aer Lingus*]“ klientūra „neturi kompensacinės pirkimo galios“ ir turi tik ribotą arba jokios galimybės pakeisti tiekėją (ginčijamo sprendimo 7.7 punktą).
- 13 Trečia, Komisija ištyrė, ar naujų konkurentų įėjimas į rinką arba esančių konkurentų plėtra galėtų panaikinti antikonkurencinį koncentracijos poveikį, ir padarė neigiamą išvadą (ginčijamo sprendimo 7.8 punktą).
- 14 Ketvirta, Komisija atskirai išnagrinėjo kiekvieną iš 35 maršrutų, kuriuose paslaugos sutampa. Ji nustatė, kad koncentracija itin apribos veiksmingą konkurenciją dėl dominuojančios padėties sukūrimo kiekviename iš šių maršrutų (ginčijamo sprendimo 7.9 punktą).
- 15 Penkta, Komisija patikrino, ar našumo pasiekimai, kuriuos pabrėžė *Ryanair*, pakaktų neigiamam koncentracijos sukeliama poveikiui konkurencijai atsverti. Ji priėjo prie išvados, kad taip nėra, nes našumo pasiekimų neįmanoma patikrinti, jie atsiranda ne dėl koncentracijos ir negali suteikti naudos vartotojams (ginčijamo sprendimo 7.10 punktą).



### 3. *Įsipareigojimų vertinimas*

- 16 Galiausiai Komisija nagrinėjo per administracinę procedūrą *Ryanair* pasiūlytus priimti įsipareigojimus. Ji nusprendė, jog jie nėra pakankamai aiškūs, kad galėtų būti įvykdyti, ir bet kuriuo atveju negali pašalinti nustatytų su konkurencija susijusių problemų (ginčijamo sprendimo 8 punktas).
- 17 Komisija padarė išvadą, kad įvykusi koncentracija itin apribos veiksmingą konkurenciją, viena vertus, dėl dominuojančios padėties sukūrimo 35 maršrutuose iš ir į Dubliną, Šanoną ir Korką ir, antra vertus, dėl dominuojančios padėties sukūrimo ar sustiprinimo 15 maršrutų iš ir į Dubliną ir Korką. Todėl ji pripažino koncentraciją nesuderinama su bendrąja rinka (ginčijamo sprendimo 9 punktas).

### **Procesas ir šalių reikalavimai**

- 18 2007 m. rugsėjo 10 d. Teismo kanceliarijoje pateiktu pareiškimu ieškovė pareiškė ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo.
- 19 2008 m. vasario 12 d. Teismo pirmininkas nutartimi leido Airijai ir *Aer Lingus Group* įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimus.

20 Remdamasis teisėjo pranešėjo pranešimu Teismas (trečioji kolegija) nusprendė pradėti žodinę proceso dalį.

21 2009 m. liepos 6 d. posėdyje buvo išklaustytos šalių nuomonės ir jų atsakymai į Teismo pateiktus klausimus.

22 Ieškovė Teismo prašo:

— panaikinti ginčijamą sprendimą,

— priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas,

— priteisti iš Airijos ir *Aer Lingus Group* su jų įstojimų į bylą susijusias išlaidas.

23 Komisija Teismo prašo:

— atmesti ieškinį,

— priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

<sup>24</sup> *Aer Lingus Group* Teismo prašo:

— atmesti ieškinį,

— priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

<sup>25</sup> Airija Teismo prašo:

— atmesti ieškinį,

— priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

## **Dėl teisės**

<sup>26</sup> Remiantis Susijungimų reglamento 2 straipsnio 3 dalimi, kad pripažintų koncentraciją nesuderinama su bendrąja rinka, Komisija turi įrodyti, jog koncentracija, apie kurią pranešta, sukuria arba sustiprina dominuojančią padėtį, ir dėl to itin apribojama veiksminga konkurencija bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje.

- 27 Toks Susijungimų reglamento 8 straipsnio 3 dalies pagrindu priimtas sprendimas grindžiamas Komisijos atlikta perspektyvine analize. Ši perspektyvinė analizė apima nagrinėjimą, koku mastu koncentracija galėtų pakeisti konkurencijos situacijai svarbius veiksnius tam tikroje rinkoje, siekiant nustatyti, ar dėl to galėtų atsirasti didelė veiksmingos konkurencijos kliūtis. Tokia analizė reikalauja įsivaizduoti įvairias priežasties ir pasekmės grandines, siekiant pasiremti labiausiai tikėtiniomis (dėl 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės, iš dalies pakeisto 1997 m. birželio 30 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1310/97 (OL L 180, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 164) (toliau – Ankstesnis susijungimų reglamentas), žr. 2005 m. vasario 15 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Tetra Laval*, C-12/03 P, Rink. p. I-987, 43 punktą).
- 28 Tais atvejais, kai per administracinę procedūrą koncentracijos šalys tinkamai pasiūlo prisiimti išpareigojimus, siekdamos, kad būtų priimtas teigiamas sprendimas dėl suderinamumo su bendrąja rinka, Komisija turi išnagrinėti šiais išpareigojimais pakeistą koncentraciją. Taigi Komisija privalo įrodyti, kad dėl šių išpareigojimų atitinkamai pakeista koncentracija netapo suderinama su bendrąja rinka (šiuo klausimu dėl Ankstesnio susijungimų reglamento žr. 2005 m. rugsėjo 21 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *EDP prieš Komisiją*, T-87/05, Rink. p. II-3745, 63–65 punktus).
- 29 Be to, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad materialinės reglamento normos, ypač jo 2 straipsnis, suteikia Komisijai tam tikrą diskreciją, pirmiausia atliekant ekonominius vertinimus, todėl teismo vykdoma pasinaudojimo šiuo įgaliojimu, kuris yra esminis taisyklėms koncentracijų srityje nustatyti, kontrolė turi būti atliekama atsižvelgiant į vertinimo laisvę, kuri yra ekonominių normų – koncentraciją reglamentuojančių taisyklių dalies – pagrindas (dėl Ankstesnio susijungimų reglamento žr. 1998 m. kovo 31 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija ir kt. prieš Komisiją*,

„Kali & Salz“, C-68/94 ir C-30/95, Rink. p. I-1375, 223 ir 224 punktus ir 27 punkte minėto Sprendimo *Komisija prieš Tetra Laval* 38 punktą).

- 30 Net jei Europos Sąjungos teismas pripažįsta, kad Komisija turi ekonominių klausimų vertinimo laisvę, tai nereiškia, kad jis turi susilaikyti nuo Komisijos atliktos ekonominių rodiklių interpretacijos kontrolės. Europos Sąjungos teismas turi patikrinti ne tik pateikiamų įrodymų dalykinį teisingumą, jų patikimumą ir nuoseklumą, bet ir tai, ar šie įrodymai atspindi visus esminius duomenis, į kuriuos reikėjo atsižvelgti vertinant kompleksinę situaciją, ir ar jie gali pagrįsti jais remiantis padarytas išvadas (dėl Ankstesnio susijungimų reglamento žr. 27 punkte minėto Sprendimo *Komisija prieš Tetra Laval* 39 punktą ir 2008 m. liepos 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Bertelsmann ir Sony Corporation of America prieš Impala*, C-413/06 P, Rink. p. I-4951, 69 punktą).
- 31 Be to, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, tais atvejais, kai institucijos disponuoja vertinimo laisve, Europos Sąjungos teisės sistemos suteikiamų garantijų paisyti tenka dar didesnė reikšmė. Tarp šių garantijų, be kita ko, yra kompetentingos institucijos pareiga rūpestingai ir nešališkai išnagrinėti visas reikšmingas atitinkamos bylos aplinkybes, suinteresuoto asmens teisė išdėstyti savo nuomonę bei teisė į pakankamą sprendimo pagrindimą (žr. 1991 m. lapkričio 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Technische Universität München*, C-269/90, Rink. p. I-5469, 14 punktą ir 2009 m. gegužės 7 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *NVV ir kt. prieš Komisiją*, T-151/05, Rink. p. II-1219, 163 punktą).
- 32 Šalių argumentus reikia vertinti atsižvelgiant būtent į šiuos su teisėtumo kontrole koncentracijų srityje susijusius principus.

- 33 Grįsdama savo ieškinį ieškovė pateikia penkis ieškinio pagrindus. Pirmasis susijęs su akivaizdžiomis klaidomis vertinant konkurencinius santykius tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus*, antrasis ieškinio pagrindas pateiktas dėl akivaizdžių klaidų vertinant įėjimo kliūtis, trečiasis ieškinio pagrindas suformuluotas dėl akivaizdžių vertinimo klaidų atlikus analizę pagal atskirus maršrutus (toliau – analizė pagal atskirus maršrutus), ketvirtasis ieškinio pagrindas susijęs su akivaizdžiomis vertinimo klaidomis nagrinėjant iš koncentracijos atsirandančius našumo pasiekimus ir penktasis ieškinio pagrindas – su akivaizdžiomis vertinimo klaidomis analizuojant *Ryanair* pasiūlytus prisiimti įsipareigojimus (žr. šio sprendimo 11 ir 13–16 punktus).
- 34 Ieškovė atskirai neginčija atitinkamų rinkų apibrėžimo ir klientų reakcijos analizės (žr. šio sprendimo 9 ir 12 punktus).

*A – Dėl pirmojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžiomis klaidomis vertinant konkurencinius santykius tarp „Ryanair“ ir „Aer Lingus“*

- 35 Nagrinėjant šį ieškinio pagrindą reikšminga ginčijamame sprendime Komisijos atlikta analizė sukoncentruota į tokius etapus: pirma, konstatavimą, kad dėl koncentracijos susiformuos labai didelės rinkos dalys dideliame maršrutų skaičiuje (ginčijamo sprendimo 7.2 punktas); antra, konstatavimą, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra „artimiausi konkurentai“ visuose šiuose maršrutuose (ginčijamo sprendimo 7.3 punktas); trečia, esamos konkurencijos tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* nagrinėjimą (ginčijamo sprendimo 7.4 punktas); ir, ketvirta, koncentracijos poveikio esamai konkurencijai tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* bei jos galimų neigiamų pasekmių klientams įvertinimą (ginčijamo sprendimo 7.5 ir 7.6 punktai). Šioje analizėje Komisija atsakė į *Ryanair* argumentą dėl

paslaugų pasiūlos skirtumų tarp jos minimalių paslaugų pasiūlos mažomis kainomis ir *Aer Lingus* vidutinių paslaugų pasiūlos (ginčijamo sprendimo 7.3 punktas).

- <sup>36</sup> Ieškovė iš esmės kritikuoja šį ginčijamo sprendimo aspektą, tvirtindama, kad Komisija pervertino koncentracijos šalių turimų didelių rinkos dalių svarbą ir nepateikė įrodymų, pakankamai parodančių, jog, nepaisant tarp jų egzistuojančių skirtumų, *Aer Lingus* ir ji pati daro viena kitai tokį didelį konkurencinį spaudimą su tokia maža įėjimo į atitinkamą rinką tikimybe, jog koncentracija itin apribos veiksmingą konkurenciją šiose rinkose.
- <sup>37</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, teigia, kad rinkos dalys – tai „pirmos naudingos nuorodos“, kurias patvirtina kiti aspektai, parodantys, jog *Aer Lingus* yra artimiausia *Ryanair* konkurentė maršrutuose, kuriuos vykdančios joms paslaugos sutampa. Taigi dėl koncentracijos išnyks konkurencinis spaudimas, kurį *Aer Lingus* šiuo metu daro *Ryanair*.
- <sup>38</sup> Bendrasis Teismas turi paeiliui išnagrinėti šalių argumentus dėl rinkos dalims suteiktos „pernelyg didelės reikšmės“ dėl to, kad nebuvo atsižvelgta į „esminius skirtumus“ tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus*, dėl pagrindinio oro uosto Dubline suteikiamo konkurencinio pranašumo, dėl „ne techninio pobūdžio įrodymų“, dėl ekonometrinės Komisijos analizės, dėl *Ryanair* pateiktų ekonometrinių duomenų, dėl užsakomųjų skrydžių bendrovių daromo konkurencinio spaudimo, dėl klientų apklausos, dėl verslo klientų apklausos ir galiausiai dėl žalos vartotojams.

## 1. Dėl rinkos dalims pripažintos „pernelyg didelės reikšmės“

### a) Šalių argumentai

<sup>39</sup> Ieškovė tvirtina, kad ginčijamame sprendime Komisija pasirėmė neteisinga prielaida, pagal kurią *Aer Lingus* ir ji pati yra identiškos oro bendrovės, dėl ko iš didelių jų rinkos dalių ji galėjo „automatiškai“ padaryti išvadą, jog koncentracija itin apribos veiksmingą konkurenciją. Nors, kalbant apie koncentracijos vertinimą konkurencijos požiūriu, rinkos dalys reikšmingos, jos tėra „atspirties taškas“. Tokių rinkos dalių susiejimas su stipria neigiama prezumpcija dėl koncentracijos poveikio konkurencijai prieštarautų įrodinėjimo naštos taisyklėms. Ieškovės teigimu, ji bet kuriuo atveju paneigė šią prezumpciją, teisiniu požiūriu pakankamai įrodžiusi „esminius skirtumus“ tarp dviejų bendrovių ir mažas įėjimo kliūtis. Jos tvirtinimu, *Ryanair* ir *Aer Lingus* siūlomos paslaugos „smarkiai skiriasi“ ir skirtos skirtingoms keleivių kategorijoms. Todėl rinkos dalys savaime neleidžia nustatyti, kiek šalys viena kitai daro konkurencinį spaudimą. Be to, turint omenyje lengvą įėjimą į rinką, vienintelės oro bendrovės operavimas tam tikru maršrutu neprilygsta dominuojančiai padėčiai.

<sup>40</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, tvirtina, kad iš ginčijamo sprendimo matyti, jog rinkos dalys – tai „pirmos naudingos nuorodos“, kurias patvirtina kiti aspektai, parodantys, jog *Aer Lingus* yra artimiausia *Ryanair* konkurentė šioje byloje nagrinėjamuose maršrutuose.



## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 41 Iš nusistovėjusios teismų praktikos išplaukia, kad nors rinkos dalių reikšmė, nelygu rinka, gali skirtis, galima pagrįstai manyti, jog labai didelės rinkos dalys, išskyrus išimtines aplinkybes, savaime sudaro dominuojančios padėties įrodymą (žr. piktnaudžiavimo dominuojančios padėties srityje 1979 m. vasario 13 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Hoffmann-La Roche prieš Komisiją*, 85/76, Rink. p. 461, 41 punktą ir dėl Ankstesnio susijungimų reglamento – 1999 m. kovo 25 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Gencor prieš Komisiją*, T-102/96, Rink. p. II-753, 205 punktą bei 1999 m. balandžio 28 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Endemol prieš Komisiją*, T-221/95, Rink. p. II-1299, 134 punktą). Taip gali būti esant 50 % ar didesnei rinkos daliai (žr. 1991 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *AKZO prieš Komisiją*, C-62/86, Rink. p. I-3359, 60 punktą ir dėl Ankstesnio susijungimų reglamento – 2005 m. gruodžio 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *General Electric prieš Komisiją*, T-210/01, Rink. p. II-5575, 115 punktą).
- 42 Nagrinėjamoje byloje, viena vertus, reikia pažymėti, kad, priešingai nei teigia ieškovė, savo vertinimo dėl koncentracijos poveikio konkurencijai Komisija nebuvo pagrindusi mintimi, jog iš didelių rinkos dalių galima „automatiškai“ daryti išvadą, kad koncentracija lems itin didelį veiksmingos konkurencijos apribojimą. Atvirkščiai, ginčijamame sprendime Komisija aiškiai nurodė, jog ir rinkos dalys, ir jų koncentracijos laipsnis suteikia „pirmų naudingų nuorodų“ apie rinkos struktūrą ir dviejų koncentracijos šalių bei jų konkurentų konkurencinę svarbą (žr. ginčijamo sprendimo 348 konstatuojamąją dalį ir 364 išnašą, kurioje daroma nuoroda į gairių 14 punktą). Ginčijamo sprendimo nagrinėjimas taip pat leidžia pastebėti, kad Komisija pasirūpino atlikti nuodugnią konkurencijos sąlygų analizę, atsižvelgdama ne tik į rinkos dalis, bet ir į kitus elementus, t. y. be kita ko, į koncentracijos įtaką konkurenciniams *Ryanair* ir *Aer Lingus* santykiams, pakankamai tikėtiną klientų ir konkurentų reakciją ir į konkrečią kiekvieno koncentracijos paveikto maršruto situaciją (žr. šio sprendimo 11–14 punktus).

- 43 Taigi negalima tvirtinti, kad ginčijamas sprendimas grindžiamas vien su rinkos dalimis, kurias galėtų turėti *Ryanair-Aer Lingus* junginys įvykus koncentracijai (toliau – *Ryanair-Aer Lingus* junginys arba „po koncentracijos susikūrus subjektas“), susijusiais konstatavimais. Komisija kartu išnagrinėjo statinius duomenis, iliustruojančius situaciją koncentracijos paveiktose rinkose tam tikru momentu, ir dinامينius duomenis, parodančius galimą šių rinkų raidą įvykdžius koncentraciją.
- 44 Šis metodas atitinka tuos analitinius veiksmus, kokių turi imtis Komisija siekdama įvertinti antikonkurencinį koncentracijos poveikį, apimančius nagrinėjimą, koku mastu koncentracija galėtų pakeisti konkurencijos situacijai tam tikroje rinkoje svarbius veiksnius, siekiant nustatyti, ar dėl to galėtų atsirasti didelė veiksmingos konkurencijos kliūtis (žr. šio sprendimo 27 punktą).
- 45 Kita vertus, reikia pabrėžti, kad savo vertinime Komisija negalėjo ignoruoti šioms pirmoms nuorodoms, parodančioms jog koncentracijos, apie kurią pranešta, įgyvendinimas leistų *Ryanair* įgyti labai didelę rinkos dalį, teiktinos reikšmės.
- 46 Svarbu pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija nustatė 35 maršrutus, kuriuose koncentracijos šalių veikla sutapo. Dėl koncentracijos būtų susikūrus monopolis 22 iš jų ir susiformavusios labai didelės, 60% viršijančios sudėtos rinkos dalys likusiuose 13 maršrutų (žr. ginčijamo sprendimo 341 ir 342 konstatuojamąsias dalis ir visų pirma 2 lentelę bei atitinkamas išnašas). Be to, maršrutuose, kuriuose šiuo metu veikia vien *Ryanair* arba *Aer Lingus*, kita koncentracijos šalis yra labiausiai tikėtina konkurentė. Taigi pastebėtina, kad iš šių konstatavimų matyti, jog dėl koncentracijos būtų susiformavusios labai didelės rinkos dalys dideliame maršrutų skaičiuje (ginčijamo sprendimo 7.2 punktas).

- 47 Ginčijamame sprendime Komisija taip pat pabrėžė, kad net keliuose maršrutuose be monopolinės padėties, kuriuose veikia tam tikras konkurentų skaičius, kaip antai maršrutas Dublinas–Londonas, kur bendra *Ryanair* ir *Aer Lingus* rinkos dalis sudaro nuo 70 iki 80 % ir savo paslaugas siūlo *British Midland Airways (bmi)*, *British Airways* ir *CityJet*, Herfindalio-Hiršmano indeksas, kurį konkurencijos institucijos visuotinai naudoja rinkos koncentracijos laipsniui nustatyti atsižvelgiant į kiekvienos joje veikiančios įmonės svorį, yra labai didelis (nuo 6 000 iki 6 500), kaip ir šio laipsnio variacija iki ir po koncentracijos (deltai esant tarp 3 000 ir 3 500). Taigi 35 maršrutuose, kur koncentracijos šalių veikla sutampa, nagrinėjama operacija lemia labai didelį rinkos koncentracijos laipsnį (ginčijamo sprendimo 342 konstatuojamoji dalis).
- 48 Pavyzdžiui, šešiolikoje maršrutų bendra *Ryanair-Aer Lingus* junginio rinkos dalis pasiektą 100 %. Tai yra maršrutai Dublinas–Berlynas, Dublinas–Bilbao (Vitorija), Dublinas–Birmingamas, Dublinas–Bolonija, Dublinas–Briuselis, Dublinas–Edinburgas, Dublinas–Hamburgas (Liubekas), Dublinas–Marselis, Dublinas–Niukaslas, Dublinas–Poznanė, Dublinas–Roma, Dublinas–Sevilija, Dublinas–Tulūza (Karkasonas), Dublinas–Venecija, Šanonas–Londonas ir Korkas–Londonas.
- 49 Šešiuose kituose maršrutuose, t. y. Dublinas–Alikantė, Dublinas–Faras, Dublinas–Lionas, Dublinas–Milanas, Dublinas–Zalcburgas, Dublinas–Tenerifė, bendra *Ryanair-Aer Lingus* junginio rinkos dalis būtų artima 100 %, tačiau nepasiektą šio lygio dėl užsakomųjų skrydžių bendrovių parduodamų skrydžio bilietų.
- 50 Svarbiausiame maršrute, t. y. maršrute Dublinas–Londonas, kuriuo pervežama 30 % visų keleivių lėktuvu tarp Airijos ir kitų Europos Sąjungos valstybių narių, po koncentracijos susikūrusio subjekto rinkos dalis siektą nuo 70 iki 80 %.

- 51 Kituose maršrutuose sudėta rinkos dalis taip pat būtų labai didelė. Pavyzdžiui, maršrute Dublinas–Mančesteris ši dalis siektų nuo 90 iki 100 %, o vienintelė konkurentė jame būtų *Luxair*, kurios lėktuvas skrenda iš ir į Liuksemburgą su sustojimu Mančesteryje.
- 52 Kiekvienas asmuo, pageidaujantis vykti į vieną iš minėtų paskirties vietų, turi pasirinkimą, kurį nesunkų nustatyti *prima facie* ir iki, ir po koncentracijos. Labai dažnai šis pasirinkimo elementas visiškai ir paprasčiausiai išnyktų *Ryanair* įsigijus *Aer Lingus*, nes *Ryanair-Aer Lingus* junginio rinkos dalis pasiektų 100 % ar beveik 100 %.
- 53 Atsižvelgdama į šiuos konstatavimus, kurių ieškovė tiesiogiai neginčija, Komisija galėjo pagrįstai nuspręsti, kad labai didelių rinkos dalių užėmimas, įvykdžius nagrinėjamą operaciją, kaip ir jos sukeliamas rinkos koncentracijos laipsnis yra reikšmingi rinkos galios, kurią įgytų *Ryanair-Aer Lingus* junginys, rodikliai.
- 54 Į šiuos konstatavimus Komisija turėjo tinkamai atsižvelgti ir jie taip pat yra elementai, leidžiantys manyti, jog, išskyrus išimtines aplinkybes, šios labai didelės rinkos dalys savaime sudaro dominuojančios padėties įrodymą (žr. šio sprendimo 41 punktą).
- 55 Atsižvelgiant į tai Komisija negali būti kaltinama, kad netinkamai įvertino įrodinėjimo našta, nusprendusi jog „labai didelės rinkos dalys visuose maršrutuose, kuriuose paslaugos sutampa, savaime sudaro dominuojančios padėties įrodymą“, kaip tai manyti iš ginčijamo sprendimo 7.2.2 skyriaus.

- 56 Pažymėtina, jog, priešingai nei leidžia suprasti ieškovė, šio įrodymo pasekmė konkurencijos vertinimui visiškai nebuvo laikoma automatinė. Iš ginčijamo sprendimo išplaukia, kad ši įrodymą buvo galima paneigti, jeigu šioms „pirmoms naudingoms nuorodom“ į rinkos struktūrą ir abiejų koncentracijos šalių svarbai konkurencijai prieštarautų kiti bylos duomenys. Pavyzdžiui, ginčijamame sprendime Komisija aiškiai aprašė savo atitinkamus veiksmus šiuo klausimu, pažymėdama, jog „rūpestingai išnagrinėjo, ar yra aplinkybių, kurios šioje byloje galėtų paneigti dominuojančią padėtį, nepaisant didelių rinkos dalių“ (ginčijamo sprendimo 351 konstatuojamoji dalis). Bendrai reikšmingi veiksniai šiuo klausimu buvo išnagrinėti ginčijamo sprendimo 7.3–7.8 punktuose, o kiekvienas atskiras maršrutas – 7.9 punkte.
- 57 Būtent šiuo požiūriu reikia išnagrinėti ieškovės pateiktus argumentus, ginčijant rinkos dalims, kurias būtų turėjęs *Ryanair-Aer Lingus* junginys, pripažintą reikšmę.
- 58 Pirmiausia dėl maršrutų, kuriais šiuo metu skraido ir *Aer Lingus*, ir ji pati, ieškovė tvirtina, kad šių dviejų subjektų siūlomos paslaugos „smarkiai skiriasi“ ir dėl to iš tikrųjų skirtos skirtingoms keleivių kategorijoms. Šiuo klausimu pažymėtina, kad paslaugų skirtumų atsiranda dėl jų didesnio ar mažesnio pakeičiamumo laipsnio atitinkamiems klientams. Ginčijamame sprendime Komisija atmetė ieškovės teiginį šiuo klausimu (ginčijamo sprendimo 7.3 punktas). Anot Komisijos, darant prielaidą, kad šis teiginys pagrįstas, galimi *Ryanair* ir *Aer Lingus* siūlomų paslaugų skirtumai negali eliminuoti rizikos, kad šių dviejų ūkio subjektų koncentracija itin apribos veiksmingą konkurenciją paveiktose rinkose. Ieškovės argumentas dėl paslaugų skirtingumo nagrinėjamas toliau (žr. šio sprendimo 61 ir paskesnius punktus).

- 59 Antra, dėl maršrutų, kuriais šiuo metu skraido tik viena šių bendrovių, ieškovė teigia, kad tokia vienos bendrovės veikla nesukuria dominuojančios padėties, nes į rinką lengva įeiti. Šis argumentas susijęs su įėjimu į rinką ir jis bus aptartas nagrinėjant antrąjį ieškinio pagrindą, kuris skirtas šiai problematikai.
- 60 Taigi, tik jeigu Bendrasis Teismas pritartų šiems argumentams, būtų galima daryti išvadą, kad ieškovė pagrįstai ginčija rinkos dalims, kurias būtų turėjęs po koncentracijos susikūrus subjektas, pripažintą reikšmę. Vis dėlto šioje nagrinėjimo stadijoje Komisijos negalima kaltinti ginčijamame sprendime atsižvelgus į rinkos dalių bei rinkos koncentracijos laipsnį įvairiuose nagrinėjamose rinkose svarbą.

## 2. Dėl neatsižvelgimo į „esminius skirtumus“ tarp „Ryanair“ ir „Aer Lingus“

- 61 Ieškovė iš esmės tvirtina, kad atsižvelgiant į jos paslaugų skirtumus, palyginti su *Aer Lingus* paslaugomis, šios oro bendrovės nekonkuruoja tiek, kad koncentracija itin apribotų konkurenciją. Anot jos, ginčijamame sprendime Komisija negalėjo padaryti priešingos išvados, nes neįrodė glaudaus konkurencijos santykio tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus*.
- 62 Bendrasis Teismas turi paeiliui išnagrinėti šalių argumentus dėl sąvokos „artimiausios konkurentės“ vartojimo ir iš to tariamai padarytos „automatiškos“ išvados apie reikšmingą konkurencinį spaudimą, dėl „esminių skirtumų“, kiek tai susiję su veiklos

sąnaudomis, taikomomis kainomis ir paslaugų lygiu, bei dėl skirtingų paskirties oro uostų.

a) Dėl sąvokos „artimiausios konkurentės“ vartojimo ir „automatiškos“ išvados apie reikšmingą konkurencinį spaudimą

### Šalių argumentai

- <sup>63</sup> Ieškovė teigia, kad Komisija padarė „esminę klaidą“ nusprendusi, kad jeigu būtų įrodyta, jog *Aer Lingus* ir ji yra „artimiausios konkurentės“, tai „automatiškai“ reikštų, kad jos yra artimos konkurentės, darančios viena kitai reikšmingą konkurencinį spaudimą, nesant reikalo nagrinėti šio konkurencijos santykio glaudumo. Jos tvirtinimu, *Aer Lingus* paslaugų pasiūla nėra pakeičiama *Ryanair* pasiūla, bet yra artimesnė kompleksinėms tradicinių oro bendrovių paslaugoms. Dėl „esminių skirtumų“ tarp dviejų bendrovių pažymėtina, kad *Aer Lingus* nustatė kur kas didesnes kainas nei *Ryanair*. Taigi, jos nuomone, konkurencijos santykio tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* glaudumas turėtų būti išnagrinėtas, siekiant nustatyti jo poveikį veiksmingai konkurencijai. Ieškovės manymu, jeigu jos ir *Aer Lingus* paslaugos iš esmės skiriasi, jos negali būti laikomi „adekvačiais substitutais“, įskaitant atvejus, kai tam tikru maršrutu skraido vien šios dvi oro bendrovės. Kitaip tariant, atitinkami klientai galėtų apsispręsti iš viso nekeičiant, užuot pasirinkę kitą oro bendrovę.

- 64 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, tvirtina, kad ginčijamame sprendime detalai išnagrinėjo konkurencijos ryšį tarp dviejų oro bendrovių, prieš padarydama teisiškai pakankamai pagrįstą išvadą, jog *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra artimos konkurentės, darančios viena kitai konkurencinį spaudimą, kuris išnyktų įvykdžius koncentraciją.

### Bendrojo Teismo vertinimas

- 65 Anot ieškovės, darant prielaidą, jog *Aer Lingus* ir ji galėtų būti „artimiausios konkurentės“ visuose aptariamuosiuose maršrutuose, dėl „esminių skirtumų“ tarp šių bendrovių Komisija vis dėlto negalėjo remtis šiuo konstatavimu ir „automatiškai“ daryti išvados, kad jos daro viena kitai reikšmingą konkurencinį spaudimą, kuris išnyktų dėl koncentracijos, nesant reikalo nagrinėti šio konkurencijos santykio glaudumo.
- 66 Prieš pradėdant nagrinėti argumentus dėl, ieškovės nuomone, tariamai esančių skirtumų ir jų poveikio konkurencijos santykiui tarp *Aer Lingus* ir jos (žr. šio sprendimo 70 ir paskesnius punktus), pirmiausia pažymėtina, jog ginčijamame sprendime Komisija atliko kitokią analizę, nei aprašo ieškovė.
- 67 Ši analizė sukoncentruota į du etapus. Pirmiausia, Komisijos konstatavimams dėl konkurencijos santykio tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* skirta daug dėmesio (ginčijamo sprendimo 7.3 ir 7.4 punktai). Komisija detalai išnagrinėjo šiame ieškinyje pakartotus *Ryanair* argumentus dėl paslaugų skirtumų. Toliau pasakytina, kad, priešingai nei



tvirtina ieškovė, koncentracijos poveikis konkurencijai ginčijamame sprendime nebuvo įvertintas „automatiškai“ remiantis vieninteliu konstatavimu, jog *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra „artimiausios konkurentės“. Ginčijamame sprendime Komisija rūpestingai išdėstė priežastis, dėl kurių koncentracija būtų itin apribojusi veiksmingą konkurenciją bendrojoje rinkoje 35 maršrutais, kuriuose paslaugos sutampa, ir 15 *Aer Lingus* aptarnaujamų maršrutų, kuriuose paslaugos nesutampa (ginčijamo sprendimo 7.5, 7.6 ir 7.9 punktai).

<sup>68</sup> Todėl, kaip ir bendroms rinkos dalims pripažintinos svarbos atveju (žr. šio sprendimo 58 punktą), būtent atsakymas į ieškovės argumentus dėl tariamų paslaugų skirtumų poveikio konkurencijos santykiui tarp *Aer Lingus* ir jos (žr. šio sprendimo 70 ir paskesnius punktus) gali leisti pagrįsti išvada, kurias padarė Komisija, vertindama koncentracijos poveikį konkurencijai.

<sup>69</sup> Bet kuriuo atveju, kadangi *Ryanair* pabrėžiami paslaugų skirtumai buvo išnagrinėti ginčijamame sprendime, negalima tvirtinti, jog šioje byloje iš konstatavimo, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra „artimiausios konkurentės“ visuose aptariamuosiuose maršrutuose, Komisija „automatiškai“ padarė išvadą apie tai, kad jos daro viena kitai reikšmingą konkurencinį spaudimą, kuris išnyktų dėl koncentracijos, nesant reikalo nagrinėti šio konkurencijos santykio glaudumo.

b) Dėl „esminių skirtumų“, susijusių su veiklos sąnaudomis, taikomomis kainomis ir paslaugų lygiu

## Šalių argumentai

<sup>70</sup> Pirmiausia ieškovė teigia, kad skirtumai tarp jos ir *Aer Lingus* veiklos sąnaudų parodo, kad tarp šių bendrovių nėra reikšmingo konkurencinio spaudimo. Mažesnės *Ryanair* sąnaudos leidžia jai taikyti daug mažesnes kainas nei *Aer Lingus* ir todėl aptarnauti kitą rinkos segmentą. Jos nuomone, Komisija neįvertino šio skirtumo poveikio konkurencijai. Be to, pažymėjusi, jog *Aer Lingus* veiklos sąnaudos buvo tokios pačios kaip ir kitų mažų kainų oro vežėjų *easyJet* arba *Virgin Express*, ginčijamo sprendimo 7.3.3 punkte Komisija neturėjo remdamasi tuo daryti išvados, kad *Aer Lingus* figūruoja „tarp artimiausių *Ryanair* konkurentų net ir sąnaudų vienam vienetui atžvilgiu“. Tai, kad buvo pasitelkta ši „artimiausių konkurentų“ sąvoka, lėmė nagrinėjimo klaidą. Ieškovės teigimu, apskaičiuodama vidutinės veiklos sąnaudas, Komisija buvo įtraukusi ilgų nuotolių *Aer Lingus* skrydžius. Kadangi sąnaudos siūlomoms keleivių vietoms per kilometrą ilgų nuotolių skrydžių atveju yra daug mažesnės nei trumpų nuotolių skrydžiuose, dėl jų įtraukimo buvo nustatytos gerokai mažesnės vidutinės *Aer Lingus* sąnaudos siūlomoms keleivių vietoms per kilometrą, palyginti su mažų kainų oro vežėjais, kurie skraido vien trumpų nuotolių maršrutais. Ieškovė pažymi, kad jeigu, kaip teigia Komisija, *Aer Lingus* vidutinės sąnaudos panašios į mažų kainų oro vežėjų sąnaudas ir tik maždaug 50% viršija *Ryanair* sąnaudas, *Aer Lingus* galėtų pasiekti gerokai didesnę pelną nei *Ryanair*, nes jos vidutinė kaina daugiau kaip 100% didesnė nei siūloma *Ryanair*. Tačiau iš tikrųjų *Ryanair* kur kas pelningesnė nei *Aer Lingus*.

71 Antra, ieškovė pabrėžia jos ir *Aer Lingus* taikomų kainų skirtumą. Šis skirtumas, kuri lemia veiklos sąnaudų skirtumas, jos nuomone, parodo „didelį diferenciacijos laipsnį“. Jos teigimu, ginčijamo sprendimo 371 konstatuojamojoje dalyje Komisija neteisingai nusprendė, kad 30 eurų kainos skirtumas nėra reikšmingas, nes vidutinė *Ryanair* bilieto kaina sudaro 41 eurą. *Ryanair* kainos, daugiau kaip per pusę mažesnės už *Aer Lingus* kainas, leidžia jai pritraukti klientų, kurie, nesant šių mažų kainų, nekeltų lėktuvais. Iš šios informacijos Komisija, ieškovės nuomone, turėjo padaryti išvadą, jog *Aer Lingus* nedaro jokio konkurencinio spaudimo *Ryanair*. Ginčijamo sprendimo 413 konstatuojamojoje dalyje pripažinusi, jog vidutinės *Ryanair* kainos yra mažesnės už *Aer Lingus* kainas, Komisija turėjo padaryti išvadą, kad dvi bendrovės orientuojasi į du visiškai skirtingus rinkos segmentus. Be to, ieškovė teigia, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* dirba pagal labai skirtingus verslo modelius. *Aer Lingus* iš tiesų nukrypo nuo visas paslaugas teikiančios tradicinės nacionalinės oro bendrovės verslo modelio ir įgijo tam tikrų mažų kainų oro vežėjų požymių. Vis dėlto, ieškovės tvirtinimu, ji tebe-naudoja pagrindinius oro uostus ir tebesiūlo tam tikras paslaugas, dėl kurių savo klientams taiko daug didesnes nei *Ryanair* kainas. Taigi *Aer Lingus* klientai yra pasiryžę mokėti daugiau nei mažų kainų konkurentų tarifai už daugiau paslaugų.

72 Tračia, ieškovė tvirtina, jog iš ginčijamo sprendimo 367 konstatuojamosios dalys išplaukia, kad ji yra „minimalių paslaugų“ oro bendrovė, o *Aer Lingus* – „vidutinio lygio paslaugų“ oro bendrovė, ir Komisija bandė minimizuoti šio skirtumo poveikį esamai konkurencijai tarp šių bendrovių. Komisija neišnagrinėjo, kiek reikšmingas šis skirtumas, ir nepateikė įtikinamų įrodymų, kodėl šis didelis skirtumas nėra reikšmingas nustatant, kad veiksminga konkurencija itin apribojama. Ieškovė teigia, kad šią paslaugų pasiūlos diferenciaciją patvirtina *Aer Lingus* ir Airijos vyriausybės pareiškimai, kurie pirmiausia buvo padaryti dėl oficialaus pasiūlymo dar iki to laiko, kai vyriausybė

ir bendrovė „visiškai pakeitė poziciją“, teigdamos, jog *Aer Lingus* – tai pigių skrydžių bendrovė.

- 73 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

#### Bendrojo Teismo vertinimas

- 74 Nors ginčijamame sprendime Komisija sutiko pripažinti skirtumus tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus*, remdamasi jais ji padarė kitokias išvadas nei ieškovė. Šie skirtumai nesutrukdė Komisijai nuspręsti, jog iš visų įvairiais koncentracijos paveiktais maršrutais skraidančių konkurentų *Aer Lingus* yra didžiausia ir artimiausia *Ryanair*.
- 75 Dėl *Aer Lingus* ir *Ryanair* veiklos sąnaudų skirtumo pastaroji pakartoja savo vertinimą, pagal kurį šis sąnaudų skirtumas leidžia jai aptarnauti kitą rinkos segmentą. Ieškovės teigimu, Komisija privalėjo išnagrinėti šio skirtumo poveikį konkurencijos santykiui tarp jos ir *Aer Lingus*.
- 76 Vis dėlto iš ginčijamo sprendimo matyti, kad Komisija pripažino, jog *Ryanair* veiklos sąnaudos yra mažesnės už *Aer Lingus* veiklos sąnaudas, tačiau pažymėdama, kad, palyginti su kitomis oro bendrovėmis, *Aer Lingus* sąnaudos, apskritai paėmus, yra labai

mažos ir dėl to ji veikia patenka į mažų kainų oro vežėjų, o ne į tinklo oro vežėjų grupę (žr. ginčijamo sprendimo 7.3.3 punktą, visų pirma 374 konstatuojamąją dalį).

77 Ginčijamame sprendime Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių pagal prieinamus duomenis nusprendė, kad nors *Ryanair* veiklos sąnaudos siūlomai keleivio vietai per kilometrą nesiekia 4 euro centų, tos pačios *Aer Lingus* sąnaudos siekia beveik 5,9 euro centų. Komisija pažymėjo, kad *Ryanair* prieštaravimas, susijęs su aplinkybe, jog šie duomenys apima ir ilgų nuotolių *Aer Lingus* skrydžius, kuriuose sąnaudos keleivio vietai per kilometrą apskritai mažesnės, yra pagrįstas. Vis dėlto ji patikslino, kad 87 % *Aer Lingus* keleivių keliauja trumpais maršrutais, ir alternatyvus, *Ryanair* pasiūlytas skaičius, t. y. beveik 8 euro centų keleivio vietai per kilometrą, yra nepagrįstas (žr. ginčijamo sprendimo 7.3.3 punktą, visų pirma 375 ir 377 konstatuojamąsias dalis).

78 Iš ginčijamo sprendimo 375 konstatuojamojoje dalyje esančios 1 lentelės išplaukia, kad tinklo oro bendrovės (kaip antai *British Airways*, *Air France* ar *Lufthansa*) sąnaudos keleivio vietai per kilometrą sudaro beveik 12 euro centų, o *Virgin Express* arba *easyJet* sąnaudos atitinkamai yra 7 ar kiek daugiau nei 6 euro centai. Taigi pagal Komisijos ir *Ryanair* apibrėžtą skirtumą nuo 5,9 iki 8 euro centų sąnaudų keleivio vietai per kilometrą *Aer Lingus* atsiduria toje pačioje grupėje kaip *Virgin Express* ar *easyJet*, nes šios veiklos sąnaudos kur kas „mažesnės“ (ginčijamo sprendimo 375 konstatuojamoji dalis) arba „gerokai mažesnės“ (ginčijamo sprendimo 376 konstatuojamoji dalis) už didelių tinklo bendrovių sąnaudas (skirtumą sudaro mažiausiai 4 euro centai keleivio vietai per kilometrą), nors jos ir „didesnės“ ar „gerokai didesnės“ už *Ryanair* sąnaudas (skirtumui varijuojant nuo 2 iki 4 euro centų keleivio vietai per kilometrą).

- 79 Todėl nors egzistuoja tam tikras *Ryanair* ir *Aer Lingus* veiklos sąnaudų skirtumas, kaip ginčijamame sprendime pripažino Komisija, tai vis dėlto nereiškia, kad, kaip teigia ieškovė, Komisija negalėjo nuspręsti, jog *Aer Lingus* ir ji yra „artimiausios konkurentės“, nes *Aer Lingus* veiklos sąnaudos iš tikrųjų mažesnės nei tinklo oro bendrovių sąnaudos, ir nei *Virgin Express*, nei *easyJet* nekonkuruoja su *Ryanair* maršrutuose iš Airijos ir jų paslaugos nesidubliuoja (ginčijamo sprendimo 376 konstatuojamoji dalis).
- 80 Šį pastebėjimą taip pat patvirtina ginčijamo sprendimo teiginys, pagal kurį *Aer Lingus* sąnaudų vienam vienetui kaita bėgant laikui parodo jos „laipsnišką persiorientavimą“ nuo tradicinio verslo modelio prie mažų kainų modelio (žr. ginčijamo sprendimo 378 konstatuojamąją dalį ir visų pirma 2 schemą dėl *Aer Lingus* veiklos sąnaudų 2001–2005 m.).
- 81 Be to, nors, kaip teigia ieškovė, mažos veiklos sąnaudos turi įtakos įmonės pelningumui (žr. šio sprendimo 70 punktą), tai vis dėlto neleidžia daryti išvados, kad jos siūlomos paslaugos nekonkuruoja su *Aer Lingus* paslaugomis. Ši bendrovė siūlo geresnės kokybės paslaugas, tačiau bandydama orientuotis į *Ryanair* sąnaudų struktūrą, todėl vis labiau nutolsta nuo tinklo oro bendrovių sąnaudų struktūros.
- 82 Dėl skirtingų taikomų kainų, palyginti su taikomomis *Aer Lingus*, ieškovė teigia, jog iš šio skirtumo Komisija privalėjo padaryti išvadą, kad *Aer Lingus* nedaro jai jokio konkurencinio spaudimo. Anot ieškovės, justai vidutinis 30 eurų kainos skirtumas, nes vidutinė *Ryanair* bilieto kaina sudaro 41 eurą. Be to, mažos *Ryanair* kainos, daugiau

kaip per pusę mažesnės už *Aer Lingus* kainas, leidžia ieškovei pritraukti klientų, kurie, nesant tokių kainų, neskraidytų lėktuvais.

<sup>83</sup> Sutikusi, jog egzistuoja veiklos sąnaudų skirtumas, Komisija ginčijamame sprendime pripažino, kad vidutinės *Aer Lingus* taikomos kainos skiriasi nuo taikomų *Ryanair*. Šio punkto šalys neginčija.

<sup>84</sup> Vis dėlto svarbu pažymėti, jog ginčijamame sprendime Komisija patikslino, viena vertus, kad nors *Aer Lingus* taikomi tarifai, apskritai paėmus, yra didesni už *Ryanair* tarifus, taip yra ne visuomet, ir, antra vertus, kad kainų palyginimas turėjo subtilių aspektų, nes buvo sunku numatyti, į kokius mokesčius ir rinkliavas buvo atsižvelgta apskaičiuojant *Ryanair* nurodytą vidutinę 41 euro trumpų nuotolių kainą 2006 m. ir konstatuojant, kad vidutinė *Aer Lingus* kaina siekė 91 eurą, arba nuo 65 iki 75 eurų be rinkliavų ir mokesčių (žr. ginčijamo sprendimo 7.3.2 punktą ir visų pirma 371 konstatuojamąją dalį bei 385 ir 386 išnašas).

<sup>85</sup> Atsižvelgiant į šiuos patikslinimus, pažymėtina, kad argumentai dėl vidutinių *Ryanair* taikomų kainų skirtumo, palyginti su taikomomis *Aer Lingus*, susiję su šio kainų skirtumo pasekmėmis. Ieškovė tvirtina, kad jis leidžia daryti išvadą dėl *Aer Lingus* konkurencinio spaudimo jai nebuvimo, o Komisija mano, kad iš taikomų kainų analizės išplaukia, jog *Aer Lingus* yra artimesnė *Ryanair* nei galėtų būti bet koks kitas konkurentas maršrutuose, kur jų paslaugos sutampa (žr. ginčijamo sprendimo 368–370 konstatuojamąsias dalis, kiek tai susiję su verslo modelio vertinimu, išdėstytu ginčijamo sprendimo 371 konstatuojamojoje dalyje dėl vidutinių kainų palyginimo:

„tas pats pasakytina apie aplinkybę, kad vidutinės *Aer Lingus* kainos yra didesnės nei *Ryanair* kainos“).

<sup>86</sup> Kiek tai susiję su *Aer Lingus* daromu konkurenciniu spaudimu, pasakytina, kad šis klausimas nagrinėjamas ginčijamo sprendimo 7.4 punkte, skirtame esamai konkurencijai tarp koncentracijos šalių, bei jo 7.5, 7.6 ir 7.9 punktuose, kuriuose Komisija nagrinėjo koncentracijos operacijos poveikį konkurencijai. Taigi šis klausimas nėra susijęs su ginčijamo sprendimo 7.3 punktu, kur Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių nusprendė, jog *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra „artimiausios konkurentės“ visuose aptariamuosiuose maršrutuose.

<sup>87</sup> Todėl tai, kas nustatyta ginčijamo sprendimo 371 konstatuojamojoje dalyje, leidžia pagrįsti ginčijamo sprendimo 7.3 punkte suformuluotą Komisijos išvadą taip, jog iš ten pateiktų duomenų išplaukia, kad tinklo oro vežėjų, kurie lėktuvuose siūlo visas paslaugas, taikomos kainos, kurias nurodė *Ryanair*, yra daug didesnės nei *Aer Lingus* kainos (t. y. 216 eurų *Air France* atveju, 225 eurai *Lufthansa* atveju ir 268 eurai *British Airways* atveju). *Ryanair* ir *Aer Lingus* iš tikrųjų yra „daug žemiau už konkurentų, su kuriais susiduria atitinkamuose maršrutuose, kainų lygį“ (ginčijamo sprendimo 371 konstatuojamoji dalis). Komisija taip pat paaiškino, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* taikomų kainų skirtumas reikalauja atsižvelgti į kelis kokybinius privalumus, būdingus *Aer Lingus* siūlomoms paslaugoms, kaip antai skrydžiai į pagrindinius oro uostus, patalpos verslininkams arba geresnis aptarnavimas (ginčijamo sprendimo 371 ir 372 konstatuojamosios dalys). Taigi ginčijamame sprendime padaryta *Ryanair* ir *Aer Lingus* taikomų kainų analizė leidžia pagrįsti Komisijos išvadą, pagal kurią *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra „artimiausios konkurentės“ visuose nagrinėjamuose maršrutuose.



88 Tačiau, ieškovės teigimu, tai nesuderinama su tuo, kas nustatyta ginčijamo sprendimo 413 konstatuojamosios dalies antrajame sakinyje. Šioje konstatuojamojoje dalyje teigiama:

„Pirma išdėstyti duomenys [kalbant apie *Aer Lingus* ir *Ryanair* klientų požiūrį (ginčijamo sprendimo 7.3.5 punktą)] aiškiai parodo, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra artimos konkurentės. Vis dėlto Komisija pripažįsta, kad *Ryanair* taiko vidutiniškai mažesnius už *Aer Lingus* tarifus ir kad bent hipotetiškai būtų įmanoma, jog *Aer Lingus* ir *Ryanair* aptarnauja du visiškai skirtingus klientų segmentus.“

89 Vis dėlto šis galimo pasiūlos segmentavimo taikomų tarifų pagrindu paminėjimas neleidžia daryti išvados, jog *Ryanair* ir *Aer Lingus* nėra artimos konkurentės. Konkurento sąvoka apibrėžiama atsižvelgiant į bylos duomenis. Komisija pateikė daug argumentų šiam teiginiui ginčijamo sprendimo 7.3 punkto išvadoje pagrįsti. Konstatuotina, kad, pavyzdžiui, 22 maršrutuose, kuriuose vienintelės savo paslaugas siūlančios bendrovės yra *Ryanair* ir *Aer Lingus*, šiuo metu nėra kitų bendrovių, turinčių galimybę pasiūlyti reguliaraus oro transporto paslaugas. Šiose rinkose, kurių apibrėžimo ieškovė tiesiogiai neginčija, (tačiau žr. šio sprendimo 95 ir paskesnius punktus, kalbant apie argumentą dėl paskirties oro uostų), *Aer Lingus* yra artimiausia *Ryanair* konkurentė. Įėjimo į rinką klausimas bus aptartas nagrinėjant tam skirtą antrąjį ieškinio pagrindą.

90 Kalbant apie paslaugų lygio skirtumą, pasakytina, kad ieškovės argumentuose tik pakartojamas Komisijos žinomas ir ginčijamame sprendime paminėtas skirtumas. Pavyzdžiui, nors ginčijamo sprendimo 367 konstatuojamojoje dalyje Komisija įvardijo *Ryanair* skrydžius kaip skrydžius „be paslaugų“, o *Aer Lingus* paslaugas kaip „vidutinio lygio paslaugas“, toliau ji iš karto patikslino, jog ginčijamo sprendimo tikslais „abi

bendrovės gali būti laikomos „minimalių paslaugų“ oro bendrovėmis, nes po pastarųjų *Aer Lingus* paslaugų modelio korekcijų į bazinį *Aer Lingus* tarifą įtrauktos paslaugos iš esmės atitinka į *Ryanair* bazinį tarifą įeinančias paslaugas ir akivaizdžiai skiriasi nuo tradicinių „visas paslaugas teikiančių“ bendrovių, kaip antai *British Airways* ar *Lufthansa*“ (ginčijamo sprendimo 367 konstatuojamoji dalis).

- 91 Be to, savo rašytiniuose dokumentuose ieškovė pripažįsta, jog „*Aer Lingus* iš tiesų nukrypo nuo visos paslaugas teikiančios tradicinės nacionalinės oro bendrovės verslo modelio ir įgijo tam tikrų mažų kainų oro vežėjų požymių“ (žr. šio sprendimo 71 punktą). Tai buvo patvirtinta per teismo posėdį.
- 92 Bet kuriuo atveju *Aer Lingus* sąnaudų vienam vienetui kaita bėgant laikui parodo jos „laipsnišką persiorientavimą“ nuo tradicinio verslo modelio prie mažų kainų modelio (žr. šio sprendimo 80 punktą) ir *Aer Lingus* paslaugų pasiūla mažų mažiausiai atsiduria tarp *Ryanair* siūlomų paslaugų ir visos paslaugas lėktuvuose siūlančių tinklo oro vežėjų pasiūlos.
- 93 Atitinkamai, nors *Aer Lingus* nepasiekia labai mažų *Ryanair* veiklos sąnaudų, netaiko tokių pačių kainų kaip *Ryanair* arba siūlo ne tiek mažai paslaugų, ši įmonė vis tiek orientuojasi į tokį patį verslo modelį kaip ir jos konkurentė.
- 94 Todėl ieškovė teisiniu požiūriu pakankamai neįrodė, kad ginčijamo sprendimo 431 konstatuojamojoje dalyje Komisija nepagrįstai padarė išvadą, jog *Aer Lingus* ir ji yra „artimiausios konkurentės“ koncentracijos paveiktuose maršrutuose, susijusiuose su išvykimu iš Airijos. Taigi į šią išvadą gali būti atsižvelgta vertinant koncentracijos

poveikį konkurencijai ir ieškovės kritika šiuo klausimu atmestina (žr. šio sprendimo 58 ir 63 punktus).

c) Dėl skirtumo tarp paskirties oro uostų

### Šalių argumentai

<sup>95</sup> Pirmiausia ieškovė tvirtina, kad naudojasi iš esmės skirtingais oro uostais, palyginti su naudojamais *Aer Lingus*. Jos teigimu, *Aer Lingus* naudojami pagrindiniais oro uostais, esančiais arčiau miesto centro, kuriuose siūlomos geresnės paslaugos nei antrinėse oro uostuose. Tokie oro uostai, kuriuos naudoja *Ryanair*, leidžia jai išlaikyti žemą sąnaudų lygį ir nesuteikia galimybės konkuruoti su *Aer Lingus* dėl vien pagrindinius oro uostus norinčių naudoti keleivių. Įsigijusi *Aer Lingus*, *Ryanair* įgytą galimybę konkuruoti pagrindiniuose oro uostuose. Anot ieškovės, Komisija nepateikė aiškių ir įtikinamų įrodymų, parodančių, jog dėl *Aer Lingus* skrydžių į pagrindinius oro uostus ir dėl *Ryanair* skrydžių į antrinius oro uostus įmonės daro reikšmingą konkurencinį spaudimą viena kitai. Ginčijamame sprendime pateikti duomenys nepatvirtina išvados, jog šie skrydžiai yra pakankamai artimi substitutai, kad juos būtų galima įtraukti į tą pačią rinką. Be to, ieškovė teigia, kad prieinamą informaciją Komisija panaudojo „labai selektyviai ir nenuosekliai“. Negalėdama rasti vienalyčių kriterijų, ji pasitelkė kelis skirtingus kriterijus, siekdama parodyti, jog pagrindiniai ir antriniai oro uostai yra toje pačioje rinkoje. Norėdama padaryti išvadą dėl pagrindinių ir antrinių oro uostų pakeičiamumo, Komisija ignoravo ir iškreipė Birmingamo ir Vienos oro uostų

bei *UK Civil Aviation Authority* (Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos tarnybos) nuomones. Taigi ji nepasirėmė nei patikimais duomenimis, nei solidžiu metodu. Be to, nors siekdama pasiremti šių oro uostų pakeičiamumu Komisija pateikė konkurentų atsakymus, šie atsakymai, ieškovės manymu, parodo priešingai, jog šiuo klausimu nėra aiškių ir įtikinamų įrodymų (žr. *British Airways* atsakymą ir Londono oro uostų situaciją). Iš konkurentams išsiųstos lentelės nebuvo aiškiai matyti, ar iš apklausių bendrovių buvo tikimasi, kad jos įvardytų kiekvienam keleivių tipui tinkamus oro uostus, ar kad jos nurodytų tarpusavyje pakeičiamus oro uostus. Kai kuriais atvejais bendrovės kiekvienos miestų poros atveju pažymėjo tik vieną iš oro uostų, o tai pabrėžia sumaištį.

<sup>96</sup> Antra, ieškovė tvirtina, kad tai, jog siekdama nustatyti, ar skrydžiai į skirtingus oro uostus priklauso tai pačiai rinkai, Komisija pasitelkė oro uostų traukos zonas, buvo neteisinga. Pagal „apytikrę taisyklę“ („rule of thumb“), kurios nepatvirtina faktai, Komisija apibrėžė oro uosto traukos zoną kaip išvykimo zoną, iš kurios oro uostą galima pasiekti nuvykus daugiausia 100 km arba praleidus kelyje daugiausia valandą (ginčijamo sprendimo 83 konstatuojamoji dalis). Ieškovės nuomone, ši taisyklė „pernelyg neaiški, kad galėtų būti naudinga“. Pagal ją neatsižvelgiama į tikrąjį keleivių pasiskirstymą zonoje ir ji neatitinka tikrovės, kalbant apie Airiją ir Jungtinę Karalystę jungiančius maršrutus, kai skrydžio laikas neviršija valandos. Taigi Komisija neteisingai vadovavosi prielaida, kad keleiviai „vengtų naudoti artimiausią oro uostą, važiuotų valandą kelio ir tuomet skristų apytikriai 50 minučių“. Be to, ginčijamo sprendimo 78 konstatuojamojoje dalyje aprašytame laiko, reikalingo pasiekti oro uostą visuomeninio transporto priemonėmis ar automobiliu, apskaičiavimo metode neatsižvelgiama į galimus vėlavimus ir į su visuomeninio transporto naudojimu susijusias išlaidas. Galiausiai ieškovė teigia, kad ginčijamo sprendimo 114–116 konstatuojamosiose dalyse Komisija neatsižvelgia į tikruosius skaičius, susijusius su konkrečiais aptariamais oro uostais, pavyzdžiui, į *UK Civil Aviation Authority* pateiktus duomenis.

97 Trečia, ieškovė kritikuoja tam tikrus ginčijamame sprendime pateiktus vertinimus ar teiginius. Pirmiausia ji kaltina Komisija ginčijamo sprendimo 92 konstatuojamojoje dalyje atsižvelgus į jos komercinę praktiką pristatant savo skrydžius kaip skrydžių, išvykstant iš pagrindinių oro uostų, substitutus. Jos manymu, pavadinimai, kuriais įmonė parduoda savo produktus, nėra pakankamai tikras ir solidus pagrindas rinkoms apibrėžti. Pavyzdžiui, Vienos ir Bratislavos oro uostai negali priklausyti tai pačiam rinkai paprasčiausia dėl to, kad *Ryanair* parduoda bilietus į Bratislavą, pavadinusi juos „Bratislava (Viena)“. Toliau ieškovė teigia, kad ginčijamo sprendimo 99 konstatuojamojoje dalyje Komisija neturėjo vartoti sąvokos „oro uostų sistema“, įtvirtintos 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 420), tam tikrų oro uostų pakeičiamumui konstatuoti. Ši sąvoka nėra tinkama rinkoms apibrėžti ir iš esmės peržiūrėjus Reglamentą Nr. 2408/92 bei susijusius reglamentus ją turėtų būti nustota vartoti. Ieškovė taip pat tvirtina, kad Komisijos atlikta kainų analizė turi „trūkumų“ ir joje neišdėstytos patikimos priežastys išvadai, kad jos organizuojami skrydžiai į antrinius oro uostus ir *Aer Lingus* organizuojami skrydžiai į pagrindinius oro uostus yra „artimi substitutai“. Anot ieškovės, analizėje nepateikiama jokių priemonių, leidžiančių nustatyti, ar lygiagrečių kainų kaitą lemia pakeičiamumas, ar bendra įtaka. Galiausiai ieškovė teigia, jog atlikta keleivių apklausa turi „didelių trūkumų“, susijusių su klausimų formulavimu ir panaudotu imties nustatymo metodu. Šia apklausa nebuvo siekiama nustatyti oro uostų pakeičiamumo laipsnio, nes keleivių niekuomet nebuvo klausama, ar jie sutiktų kristi į kitus oro uostus. Daugeliu atvejų iš Komisijos šiuo klausimu pateiktų duomenų darytinos priešingos išvados.

98 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## Bendrojo Teismo vertinimas

- 99 Savo rašytiniuose dokumentuose ieškovė pakartoja prieš tai per administracinę procedūrą kritikuojuant rinkos apibrėžimą pagal išvykimo ir paskirties miestus išdėstytus argumentus. Komisija išnagrinėjo ir atmetė šiuos argumentus ginčijamame sprendime ir dėl toliau išdėstytų priežasčių paprasčiausio šių argumentų pakartojimo Bendrajame Teisme negali pakakti siekiant sukelti abejonių dėl šio nagrinėjimo.
- 100 Kalbant apie kaltinimą dėl to, jog Komisija nepateikė aiškių ir įtikinamų įrodymų, kad dėl *Aer Lingus* skrydžių į pagrindinius oro uostus ir dėl *Ryanair* skrydžių į antrinius oro uostus įmonės daro reikšmingą konkurencinį spaudimą viena kitai, pažymėtina, jog galiausiai šiuo kaltinimu iš esmės kritikuojuama, kaip ginčijamame sprendime Komisija panaudojo rinkos apibrėžimą, siekdama įvertinti koncentracijos poveikį konkurencijai paveiktose rinkose. Ieškovė tai netiesiogiai pripažįsta tvirtindama, jog ginčijamame sprendime nurodyti duomenys „nepatvirtina išvados, jog šie skrydžiai yra pakankamai artimi substitutai, kad juos būtų galima įtraukti į tą pačią rinką“ (žr. šio sprendimo 95 punktą).
- 101 Šiuo atžvilgiu pirmiausia pažymėtina, jog šio kaltinimo reikšmė darosi reliatyvi, atsižvelgiant į aplinkybę, jog 16 iš 35 nagrinėjamų maršrutų *Ryanair* ir *Aer Lingus* aptarnauja tuos pačius oro uostus (ginčijamo sprendimo 70 konstatuojamoji dalis). Taigi šis kaltinimas susijęs tik su 19 iš 35 maršrutų (t. y. 54,2 %) ir neturi reikšmės likusiems 16 iš koncentracijos operacijos paveiktų maršrutų.

102 Šių 19 maršrutų atveju ieškovės kaltinimas apsiriboja konstatavimu, jog paskirties oro uostai skiriasi, nesistengiant konkrečiai paneigti ginčijamame sprendime išdėstytų argumentų dėl šio skirtumo įtakos tiek rinkos apibrėžimo, tiek koncentracijos poveikio konkurencijai vertinimo lygmeniu. Reikia pabrėžti, jog ginčijamame sprendime Komisija priminė, kad keleivinio oro transporto rinkas galima apibrėžti remiantis pavieniais maršrutais arba maršrutų grupe, jeigu, atsižvelgiant į konkrečias bylos aplinkybes, jie yra pakeičiami (ginčijamo sprendimo 55 konstatuojamoji dalis ir 53 išnašoje nurodyta teismų praktika, tarp jos – 2006 m. liepos 4 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *easyJet prieš Komisiją*, T-177/04, Rink. p. II-1931, 54–61 punktai).

103 Atsižvelgiant į tai pažymėtina, kad Komisija pirmiausia paruošė atitinkamų rinkų apibrėžimui taikytiną analitinį pagrindą, kiek tai susiję su įvairiais nagrinėjama maršrutais, ar tai būtų oro uostų, ar miestų poros (ginčijamo sprendimo 6.3.3 punktas). Įvairūs kriterijai, panaudoti reguliaraus oro transporto paslaugų išvykstant iš skirtingų oro uostų pakeičiamumui apibūdinti, išdėstyti ginčijamo sprendimo 99 konstatuojamojoje dalyje. Tai yra atstumas ir kelionės trukmė, vadovaujantis 100 km arba valandos kelio referenciniu kriterijumi, konkurentų požiūrio, atitinkamų oro uostų ir valstybių narių civilinės aviacijos institucijų požiūrio, privačių keleivių dalies tam tikru maršrutu vertinimo, „oro uostų sistemos“ sąvokos Reglamento Nr. 2408/92 II priedo prasme, rinkodaros praktikos, transporto paslaugų tarp oro uostų ir tam tikrų miestų buvimas bei kainų koreliacijos analizės, kurią Komisija atliko dėl 17 miestų porų išvykstant iš Dublino, rezultatas.

104 Toliau Komisija detaliai išnagrinėjo, apie kokią atitinkamą rinką kalbama kiekvieno paveikto maršruto atveju (ginčijamo sprendimo 6.3.4 punktas). Kiekvienu atveju konstatavusi pakeičiamumą, Komisija taikė daugelį kriterijų, atsižvelgdama į turimą

informaciją. Keleivių sprendimas pasirinkti vieną ar kitą oro transporto paslaugą priklauso nuo šių veiksmų kombinacijos.

105 Savo ruožtu daugeliu atvejų Komisija priėjo prie išvados, kad skrydžiai į skirtingus, šalia to paties miesto esančius oro uostus nepriklauso tai pačiai rinkai. Konkrečiai kalbant, ginčijamo sprendimo 178–183 konstatuojamosiose dalyse ji iš esmės nusprendė, kad Reno ir Nanto *Atlantique* oro uostai nėra tarpusavyje pakeičiami dėl tokių priežasčių: nebuvo tenkinamas 100 km arba valandos kelio kriterijus, *Ryanair* neparduoda savo skrydžių į Nantą su nuoroda į Reną ir, atvirkščiai, tarp šių oro uostų nėra jokio reikšmingo skirtumo, dėl kurio keleiviai iš Reno vyktų į Nantą, kad išvyktų lėktuvu iš ten, be to, prieinamų duomenų nepakako, kad Komisija galėtų kruopščiai ištirti kainų koreliaciją. Komisijos nuomone, vienintelė aplinkybė, jog *Aer Lingus* Reno ir Nanto *Atlantique* oro uostus laiko substitutais, nepakako konstatuoti pakeičiamumą. Ginčijamo sprendimo 197–203 konstatuojamosiose dalyse, Komisija taip pat atskyrė Amsterdamo *Schiphol* bei Eindhoveno oro uostus ir padarė tai dėl tų pačių priežasčių, kurios buvo išdėstytos kalbant apie Nanto *Atlantique* ir Reno oro uostus, bei dėl aplinkybės, jog viename ankstesnių sprendimų ji buvo nusprendusi jog tarp jų egzistuoja žemas pakeičiamumo laipsnis (1997 m. rugsėjo 22 d. Komisijos sprendimas, byla COMP/M.967 – *KLM/Air UK*, 24 punktą).

106 Be to, pažymėtina, jog oro uostų nuomonė ginčijamame sprendime pateikta daugelyje vietų (žr., pavyzdžiui, ginčijamo sprendimo 132, 145, 151 konstatuojamąsias dalis), ir tas pats pasakytina apie *UK Civil Aviation Authority* nuomonę (žr., pavyzdžiui, ginčijamo sprendimo 128 ir 138 konstatuojamąsias dalis). Dėl *UK Civil Aviation Authority* nuorodos į keleivių, kuriems svarbus laiko veiksnys, ir keleivių, kuriems šis veiksnys nesvarbus, nuomonių skirtumą ginčijamame sprendime Komisija išdėstė daugelį priežasčių, leidusių paaiškinti, kodėl nagrinėjamoje byloje šis skirstymas nėra reikšmingas (ginčijamo sprendimo 85 ir 316–319 konstatuojamosios dalys).



107 Konkrečiai kalbant, Komisija įtikinamai pažymėjo, jog šis anksčiau buvęs aiškus skirtumas tarp šių keleivių kategorijų laipsniškai nyksta. Šią tendenciją Komisija jau buvo nurodžiusi ankstesnėse bylose (ginčijamo sprendimo 329 išnašoje minėtos bylos COMP/M.3280 – *Air France/KLM* ir COMP/M.3770 – *Lufthansa/Swiss*) ir ji buvo patvirtinta ieškovės neginčytuose atsakymuose į 2006 m. lapkričio 6 d. konkurentams išsiųstą klausimyną (ginčijamo sprendimo 328 išnašoje minėti atsakymai). Profesiniais tikslais skrendančių keleivių atsakymai per Komisijos tyrimą taip pat rodo, jog geresnio tarifo kriterijus yra pakankamai svarbus. Pagal kriterijų reikšmingumą, kaip jį įvardijo šie klientai, tas kriterijus minimas prieš paskirties oro uosto kriterijų ir po geresnio laiko kriterijaus, kurio reikšmė reliatyvi, atsižvelgiant į tai, kad minimas paslaugas teikiančios oro bendrovės siūlo daug skrydžių (ginčijamo sprendimo 316 konstatuojamoji dalis).

108 Be to, dėl Birmingamo (ginčijamo sprendimo 138 konstatuojamoji dalis) ir Vienos (ginčijamo sprendimo 223 konstatuojamoji dalis) oro uostų nuomonių pasakytina, jog ieškovė neparodė, kaip šios nuomonės tariamai buvo iškreiptos. Taip pat primintina, jog per teismo posėdį ieškovė aiškiai atsisakė detalizuoti šį argumentą. Šios nuomonės, kuriose nebuvo padaryta išvada dėl pakeičiamumo, tiksliai perteiktos ginčijamame sprendime, o Komisija turėjo ir kitų duomenų, galinčių pagrįsti ginčijamame sprendime jos padarytą išvadą. Netiesioginių nuorodų viseto technika, kurią Komisija pasitelkė vertindama koncentracijos operaciją, pagal savo prigimtį gali apimti ir teigiamus, ir neigiamus elementus. Vis dėlto vien aplinkybė, kad tyrimas parodė vieną neigiamą elementą, negali sukelti abejonių dėl Komisijos išvados, padarytos išanalizavus įvairias nagrinėtas nuorodas. Šis elementas buvo tinkamai pristatytas ir į jį Komisija atsižvelgė jo neiškreipdama, priešingai nei tvirtina ieškovė, nepateikdama kitokių faktų.

- 109 Reikia pridurti, kad, priešingai nei teigia ieškovė, iš *British Airways* atsakymo į Komisijos atsiųstą klausimyną išplaukia, jog, kalbant apie Londono oro uostus, „labai didelės traukos zonų sritys yra susijusios“ ir „visi Londono oro uostai gali konkuruoti tarpusavyje, o tai jie ir daro tiek ilgų, tiek trumpų nuotolių transporto sektoriuose“. Iš atsakymo taip pat išplaukia, kad dėl kitų oro uostų, kurių sąrašas buvo pateiktas minėto klausimyno 22 klausime, ši oro bendrovė mano, jog „apskritai, <...> visi išvardyti oro uostai konkuruoja tarpusavyje dėl visų keleivių kategorijų“. Kiek tai susiję su teiginiu, jog iš konkurentų atsakymų nėra matyti, jog visi pagrindiniai ir antriniai oro uostai yra pakeičiami, visų pirma kalbant apie Londoną, *Ryanair* konkurentų atsakymai dėl šio maršruto parodo, kad yra priešingai.
- 110 Kalbant apie ieškovės kritiką dėl „apytikrės taisyklės“ naudojimo siekiant nustatyti oro uostų traukos zonas atitinkamoms rinkoms apibrėžti, pažymėtina, jog ginčijamame sprendime Komisija pripažįsta tokią apytikrę taisyklę (ginčijamo sprendimo 83 konstatuojamoji dalis: „Vis dėlto reikia pastebėti, kad 100 km arba valandos kelio „taisyklė“ Komisija naudoja tik kaip pirmąjį „pakaitalą“ traukos zonai nustatyti. Dėl kiekvieno nagrinėjamo oro uosto ypatumų bei kitų įrodymų traukos zona iš tikrųjų gali būti didesnė ir dėl to bus detalai analizuojama kiekvienu konkrečiu atveju, nagrinėjant kiekvieną oro uostų porą“).
- 111 Atsakydama į *Ryanair* kritiką šiuo klausimu, kiek tai susiję su pranešimu apie prieštaravimus, ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, jog 100 km arba valandos kelio kriterijus – tai nuoroda, grindžiama tuo, ką oro uostai laiko protinga traukos zona (ginčijamo sprendimo 85 konstatuojamoji dalis). Pavyzdžiui, iš atsakymų į oro uostams išsiųstus klausimynus išplaukia, jog oro bendrovėms jie pristato mažiausiai 100 km arba valandos kelio traukos zoną (ginčijamo sprendimo 82 konstatuojamoji dalis). Be to, kaip savo atsakymuose į rašytiniuose dokumentuose ieškovės išdėstytus

argumentus tvirtina Komisija, aplinkybė, jog maršrutais tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės skrydžio laikas santykinai trumpas, niekaip nekeičia šio vertinimo. Daugeliu atveju yra specialios antrinė oro uostą ir miesto centrą jungiančios autobusų linijos su prie skrydžių pritaikytais tvarkaraščiais. Komisijos požiūris atitinka *UK Civil Aviation Authority* atsakymą.

112 Taigi, atsižvelgiant į šiuos duomenis ir šiuos paaiškinimus, Komisijos negalima kaltinti, kad nustatydamą oro uostų traukos zoną panaudojo 100 km arba valandos kelio kriterijų.

113 Kalbant apie Komisijai pateiktą kaltinimą, kad ginčijamo sprendimo 92 konstatuojamojoje dalyje atsižvelgė į *Ryanair* komercinę praktiką pristatyti savo skrydžius kaip skrydžių į pagrindinius oro uostus substitutus, pažymėtina, jog ši praktika yra tik vienas iš daugelio elementų, į kuriuos buvo atsižvelgta. Ši praktika iš tiesų parodo siekį palengvinti *Ryanair* pasiūla galintiems susidomėti klientams galimybę identifikuoti skrydžių paskirties vietas. Abejonių dėl šio siekio negali kelti vienintelė aplinkybė, jog *Ryanair*, nepateikdama kitokių faktų, tvirtina, kad pavadinimai, kuriais ji parduoda savo paslaugas į tam tikrus oro uostus, nėra pakankamai tikras ir solidus pagrindas rinkoms apibrėžti. Šio tvirtinimo negali pakakti, siekiant paneigti visą šio aspekto reikšmingumą nuorodų visete, kurį naudojo Komisija. Kiek tai susiję su ieškovės paminėtu Vienos ir Bratislavos pavyzdžiu, pasakytina, kad savo vertinimą Komisija grindė ne tik *Ryanair* komercine praktika, bet ir kitais elementais. Ji taip pat nagrinėjo 100 km arba valandos kelio orientacines ribas, nacionalinių institucijų bei konkurentų požiūrį ir klientų apklausos rezultatus (ginčijamo sprendimo 6.3.4.15 punktą). Be to, atskirai analizuodama kiekvieną maršrutą (ginčijamo sprendimo 6.3.4 punktą),

Komisija rėmėsi 100 km arba valandos kelio kriterijumi, nacionalinių institucijų bei konkurentų požiūriu ir klientų apklausos rezultatais. Komisijos vertinimai šiuo klausimu visuomet pagrįsti nuorodų visetu ir kiekvienas iš elementų, į kuriuos buvo atsižvelgta, yra pristatytas ir išnagrinėtas.

- 114 Kalbant apie kritiką dėl ginčijamo sprendimo 99 konstatuojamojoje dalyje padarytos nuorodos į sąvoką „oro uostų sistema“, vartojamą Reglamente Nr. 2408/92 pagrindžiant tam tikrų oro uostų pakeičiamumą, pasakytina, jog iš šios konstatuojamosios dalies matyti, kad atitinkamo oro uosto priklausymas tam tikrai „oro uostų sistemai“ Reglamento Nr. 2408/92 prasme „kaip papildomas įrodymas pagrindžia išvadą, pagal kurią šiame reglamente nurodyti oro uostai priklauso tai pačiai konurbacijai ir gali būti laikomi pakeičiamais paklausos požiūriu“. Priimant ginčijamą sprendimą galiojusiame Reglamente Nr. 2408/92 oro uostų sistema apibrėžiama kaip reiškianti „II priede nurodytus sujungtus du arba daugiau oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją“. Taigi į aplinkybę, jog du ar daugiau oro uostų II priede nurodyti kaip oro uostų sistema, gali būti atsižvelgta nustatant, ar reikia manyti, kad šie oro uostai aptarnauja tą patį maršrutą, o tai yra vienas veiksnių, parodančių, jog šie oro uostai yra pakeičiami keleiviams, pageidaujantiems nuvykti į atitinkamą paskirties vietą. Šio vertinimo negali paneigti aplinkybė, kad Komisija ėmėsi iniciatyvos, siekdama paaiškinti ir palengvinti taisykles dėl skrydžių pasiskirstymo tarp tą patį miestą ar konurbaciją aptarnaujančių oro uostų, o jos atitinkamam pasiūlymui vėliau pritarė Europos Parlamentas ir Europos Sąjungos Taryba. 2008 m. rugsėjo 24 d. Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, p. 3), kuriuo, jau priėmus ginčijamą sprendimą, buvo pakeistas Reglamentas Nr. 2408/92, taip pat kalbama apie skrydžių pasiskirstymą tarp tą patį miestą ar konurbaciją aptarnaujančių oro uostų, nors sąvoka „oro uostų sistema“ ir nebevartojama.

- 115 Dėl kritikos, susijusios su per administracinę procedūrą atlikta kainų koreliacijos analize, pažymėtina, jog Komisija pripažino, kad kainų koreliacija neįrodo dviejų oro uostų priklausymo tai pačiai rinkai. Tačiau Komisija pagrįstai tvirtina, kad tai kartu su kitomis aplinkybėmis sudaro reikšmingą veiksnių atliekant analizę. Iš ginčijamo sprendimo matyti, jog Komisijos atlikta analizė laikoma „empirine analize“ (ginčijamo sprendimo 121 konstatuojamoji dalis). 121 konstatuojamajai daliai priklausančioje išnašoje taip pat sakoma:

„Dėl kiekvienos analizuotos miestų poros svarbu pažymėti, kad į ekonominius įrodymus dėl kainų koreliacijos Komisija atsižvelgė kaip į jos požiūrį patvirtinančius papildomus elementus. <...> Faktiškai kainų svyravimams gali daryti įtakos kiti veiksniai, galintys lemti žemą kainų koreliaciją.“

- 116 Į ginčijamame sprendime išdėstytus vertinimus, padarytus remiantis kainų koreliacijos „empirine analize“, reikia atsižvelgti būtent šiame kontekste. Taigi Komisijos negalima kaltinti nurodžius priešastis, dėl kurių kainų koreliacijos analizė galėjo duoti tik ribotus rezultatus, kartu pabrėžiant, jog į šiuos rezultatus, kad ir kokie riboti jie būtų, tam tikromis sąlygomis vis dėlto gali būti atsižvelgta.

- 117 Šiomis sąlygomis ieškovė neįrodė, kaip Komisija viršijo savo įgaliojimų ribas vertinti ekonominio pobūdžio situacijas (žr. šio sprendimo 31 ir 32 punktus). Šiuo klausimu ieškovės išdėstyta kritika yra bendro pobūdžio ir joje neatsižvelgiama į tai, kaip Komisija panaudojo kainų koreliacijos analizės rezultatus.

118 Kalbant apie klientų apklausos rezultatų kritiką, pažymėtina, jog šis klausimas minimas ir tarp kitų ieškovės argumentų bei bus nagrinėjamas kartu su jais (žr. šio sprendimo 202 ir paskesnius punktus). Iš ginčijamo sprendimo 94 konstatuojamosios dalies bet kuriuo atveju išplaukia, kad Komisija labai gerai suvokė tarp Dublino oro uostų klientų atliktos apklausos ribas, o ši apklausa buvo atlikta iš esmės tik siekiant patikrinti *Ryanair* teiginį, jog klientų požiūriu ji ir *Aer Lingus* nėra konkurentės. Maršrutų grupė apėmė visus Londono oro uostus ir ribotą maršrutų, kurių atveju koncentracijos šalys siūlė skrydžius į skirtingus šalia to paties miesto esančius oro uostus, skaičių. Komisija nusprendė, kad jeigu keleivių akyse tam tikra oro bendrovė, aptarnaujanti maršrutą į kitą oro uostą, atrodytų alternatyvus sprendimas, iš to būtų galima daryti išvadą, kad tarp atitinkamų keleivinio oro transporto paslaugų gali atsirasti konkurencinis spaudimas. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymėjo, kad „šie įrodymai netiesioginio pobūdžio, nes į <...> klausimyną atsakančių asmenų nebuvo prašoma aiškiai nurodyti, ar jie būtų pasiryžę skristi į kitą oro uostą“. Ginčijamo sprendimo 122 konstatuojamojoje dalyje į šią apklausą taip pat daroma nuoroda kaip į „netiesioginį įrodymą“. Ginčijamo sprendimo 91 išnašoje Komisija taip pat pažymėjo, kad klientų apklausa susijusi tik su kai kuriais maršrutais, kuriais koncentracijos šalys aptarnauja skirtingus oro uostus, ir kad dėl to ši apklausa turi „informacinę vertę“ tik šių maršrutų atžvilgiu. Į ginčijamame sprendime išdėstytus vertinimus, padarytus remiantis klientų apklausos rezultatais, reikia atsižvelgti būtent šiame kontekste. Taigi Komisijos negalima kaltinti nurodžius priežastis, dėl kurių yra tam tikros klientų apklausos ribos, kartu nurodant, jog vis dėlto šie rezultatai turi tam tikrą vertę atitinkamam maršrutų atžvilgiu.

119 Šiomis sąlygomis ieškovė neįrodė, kaip Komisija viršijo savo įgaliojimų ribas vertinti ekonominio pobūdžio situacijas. Šiuo klausimu ieškovės išdėstyta kritika yra bendro

pobūdžio ir, kalbant apie šiuos argumentus, iš jos negalima suprasti, kodėl klausimų formulavimas bei panaudotas imties nustatymo metodas turi „didelių trūkumų“.

### 3. Dėl konkurencinio pranašumo, kurį suteikia bazė Dublino oro uoste

#### a) Šalių argumentai

<sup>120</sup> Ieškovė neigia, jog tai, kad *Aer Lingus* ir ji turi bazes Dublino oro uoste, leidžia jas laikyti labai artimomis konkurentėmis. Jos teigimu, vieta, kur bazuojasi lėktuvas, visiškai nesvarbi keleiviams ir turi santykinai mažą reikšmę oro bendrovėms. Kitame tam tikro maršruto gale bazę turinti oro bendrovė galėtų būti labai tikėtina *Ryanair* konkurentė. Pavyzdžiui, *bmi*, turinti bazę *Heathrow* oro uoste bei per naktį Dublino oro uoste laikomą lėktuvą, maršrutu Dublinas–Londonas (*Heathrow*) yra artimesnė *Aer Lingus* konkurentė nei *Ryanair*, nes *Ryanair* neaptarnauja šio oro uosto.

<sup>121</sup> Komisija ginčija šiuos argumentus tvirtindama, jog paprastai oro bendrovė pradeda skraidyti tam tikru maršrutu, tik jeigu jis susijęs su viena iš jos bazių.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 122 Ginčijamo sprendimo 380–399 konstatuojamosiose dalyse Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių svarbios bazės Dublino oro uoste turėjimas patvirtina nuomonę, jog abi bendrovės yra „artimiausios konkurentės“. Pagal ginčijamą sprendimą tokia bazė (taip pat vadinama „jungiamuoju oro uostu“) sudaro galimybę masto ir aprėpties ekonomijai bei užtikrina didesnę lankstumą reaguojant į paklausos svyravimus, o šie pranašumai proporcingi bazės dydžiui. Komisija pažymėjo, jog daugelis oro vežėjų naudojami bazėmis (ginčijamo sprendimo 393 ir 394 konstatuojamosios dalys), ir atmetė *Ryanair* pastebėjimus per administracinę procedūrą, kad, viena vertus, per naktį savo lėktuvus Dublino oro uoste laikančius konkurentus reikia laikyti lygiai taip pat artimais, kaip jai artima *Aer Lingus*, bei, kita vertus, mažai reikšminga, ar bazė būtų Airijoje, ar kitame maršruto gale (ginčijamo sprendimo 7.3.4 punktą).
- 123 Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad šiame ieškinyje *Ryanair* pateiktais argumentais tik pakartojami per administracinę procedūrą jos išdėstyti pastebėjimai, nesukeliant abejonių dėl teisingų ir pagrįstų Komisijos vertinimų ginčijamame sprendime, kurie buvo suformuluoti jiems atmesti.
- 124 Iš ginčijamame sprendime pateiktos analizės išplaukia, kad oro vežėjai labai retai ap-tarnauja maršrutus nesinaudodami jungiamuoju oro uostu, kuris suteikia jiems ekonominį pranašumą. Taigi į aplinkybę, jog ir *Ryanair*, ir *Aer Lingus* turi dideles bazes Dublino oro uoste, buvo būtina atsižvelgti, nes tai, be kita ko, leidžia šioms bendrovėms naudotis panašiais pranašumais (ginčijamo sprendimo 7.3.4.1 ir 7.3.4.2 punktai). Dėl identiškų ginčijamame sprendime nurodytų priežasčių ši situacija neprilyginama nei per naktį Dublino oro uoste savo lėktuvus laikančių konkurentų situacijai,



turint omenyje didelius bazės užtikrinamus masto ir aprėpties ekonomijos skirtumus (ginčijamo sprendimo 7.3.4.3 punktas), nei bazę paskirties oro uoste turinčių konkurentų situacijai, nes Dublino oro uostas turi tam tikrų ypatumų (ginčijamo sprendimo 7.3.4.4 punktas).

<sup>125</sup> Pastaruoju klausimu ieškovės argumentų nepakanka norint paneigti ginčijamo sprendimo 404–407 konstatuojamosiose dalyse išdėstytą analizę, kuria remdamasi Komisija nusprendė, jog didesnis lankstumas, užtikrinamas dėl bazės Dubline, suteikia koncentracijos šalims specifinį pranašumą. Šiuo atžvilgiu buvo atsižvelgta į tokias aplinkybes:

— dvylikoje maršrutų, kuriuose koncentracijos šalių paslaugos sutampa, tačiau nesuteikia monopolio, likę konkurentai nebūtinai aptarnauja savo maršrutus iš savo bazės (ginčijamo sprendimo 405 konstatuojamoji dalis), o tai leidžia manyti, jog šie konkurentai daro *Ryanair* mažesnę konkurencinį spaudimą nei *Aer Lingus*,

— tam tikros ekonomijos galimybės yra didesnės Dublino oro uoste dėl skrydžių kilmės asimetrijos daugelyje maršrutų, kuriuose paslaugos sutampa (bent 15 iš 35 maršrutų didesnę klientų dalis yra iš Airijos) (ginčijamo sprendimo

406 konstatuojamoji dalis), o tai leidžia paaiškinti, kaip bazė Dublino oro uoste suteikia didesnę pranašumą nei bazė kitame maršruto gale,

- bazę paskirties oro uoste turintys oro vežėjai paprastai aptarnauja tik vieną maršrutą į Dubliną, dėl ko sumažėja jų prisirišimas prie maršrutų į arba iš Dublino (ginčijamo sprendimo 407 konstatuojamoji dalis). Tačiau, siekiant pasiekti didžiausią pelningumą bei užtikrinti kuo didesnę rotaciją per dieną, lėktuvas, priešžiūra ir ekipažai turi būti Dubline, iš kur išvyksta didžiausia klientų dalis, o ne kitame maršruto gale,
  
- bazę paskirties oro uoste turintys oro vežėjai parodo vidutinius rezultatus, užimdami mažą rinkos dalį. Bent 9 iš 35 maršrutų, kuriuose paslaugos sutampa, konkuruojantis oro vežėjas nustojo aptarnauti maršrutą, negalėdamas konkuruoti su *Aer Lingus* ir *Ryanair* (ginčijamo sprendimo 408 konstatuojamoji dalis). Praeities tyrimas leidžia įvertinti, kas galėtų įvykti ateityje.

<sup>126</sup> Nė vienas ieškovės pateiktas argumentas kritikuojant ginčijamą sprendimą šiuo klausimu neleidžia suabejoti minėta išvada bei jai pagrįsti pasitelktais argumentais. Nebuvo įrodyta, kad Komisija būtų suklydusi vertindama konkurencinį pranašumą, kurį koncentracijos šalis suteikia bazė Dubline.

127 Todėl ginčijamame sprendime Komisija teisiniu požiūriu pakankamai parodė, kaip didelės bazės Dublino oro uoste turėjimas suteikia vertingą pranašumą, kalbant apie maršrutus į Dubliną ir iš jo bei apie daugiausia iš Airijos vykstančius klientus, kuriems reikšmingi šie maršrutai.

#### 4. Dėl „ne techninio pobūdžio įrodymų“

##### a) Šalių argumentai

128 Ieškovė pripažįsta, kad dėl ribotos keleivių kategorijos ji konkuruoja su *Aer Lingus*, kaip konkuruoja su tinklo oro bendrovėmis, pavyzdžiui, su *Air France*, *Lufthansa* ir *British Airways*. Taigi, jos manymu, „ne techninio pobūdžio įrodymai“, kuriuos nurodė Komisija atsiliepime į ieškinį, yra ne daugiau kaip šios konkurencijos atspindys. Pavyzdžiui, pajamų valdymo ir tarifų stebėjimo sistemos atitinka įprastą sektoriaus praktiką, todėl tai neįrodo, jog *Ryanair* ir *Aer Lingus* daro viena kitai „reikšmingą abipusį konkurencinį spaudimą“. Stebimi visi, ne tik *Aer Lingus* tarifai. Tai leidžia *Ryanair* reaguoti į „retus atvejus, kai *Aer Lingus* ar kitos oro bendrovės, organizuodamos akcijas, siūlo mažesnius tarifus“. Be to, jeigu pajamų valdymo sistemų panašumas turėtų parodyti, jog tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* vyksta intensyvi konkurencija, tai patvirtintų ir ekonometrinių Komisijos analizė, o taip neatsitiko. Nors ieškovė neginčija kai kada koreguojanti savo tarifus, reaguodama į konkrečius pardavimo skatinimo veiksmus, arba kai kada organizuojanti lyginamosios reklamos kampanijas, kartu ji pažymi, jog tokios pardavimo skatinimo akcijos būdingos ir *Aer Lingus*, ir kitoms nacionalinėms oro bendrovėms. Jos nuomone, vis dėlto šie pavyzdžiai nepatenka tarp

„tikslų, patikimų ir nuoseklių įrodymų“, kuriuos privalo pateikti Komisija. Jeigu *Aer Lingus* darytų kokį nors konkurencinį spaudimą *Ryanair*, įrodymai turėtų parodyti, kad *Ryanair* sistemingai siūlo mažesnius tarifus, kai *Aer Lingus* aptarnauja tam tikrą maršrutą. Tačiau šią hipotezę paneigia *Ryanair* pateikti ekonometriniai įrodymai. Galiausiai Komisija negalėjo remtis vidiniais *Ryanair* dokumentais, kurie yra „anekdotinio pobūdžio“. Anot ieškovės, Komisijos pasitelktos ištraukos neįrodo, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* daro viena kitai „reikšmingą abipusį konkurencinį spaudimą“. Tam tikrai atvejais šiose ištraukose minimi pokalbiai susiję ne tik su *Aer Lingus*, bet su bendra konkrečiau maršruto situacija. Taigi Komisija negali remtis šiais dokumentais, norėdama leisti suprasti, kad šias dvi oro bendroves sieja glaudus konkurencijos ryšis, ir nuspręsti, jog šiuose dokumentuose nurodyti nacionaliniai oro vežėjai nekonkuruoja su *Ryanair*.

129 Komisijos tvirtinimu, remiantis aplinkybe, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* – tai vienintelės įmonės, skraidančios 22 maršrutais, kur jų paslaugos sutampa, ir kad kartu jos užima labai dideles rinkos dalis 13 maršrutų, darytina logiška išvada, jog šios dvi įmonės daro konkurencinį spaudimą viena kitai. Tai patvirtina faktas, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* taiko panašias pajamų valdymo sistemas, kad jos reguliariai stebi pagrindinių konkurentų elgesį ir atitinkamai pritaiko savo tarifus, bei tai, kad jos reguliariai duoda reklaminius skelbimus, kuriuose lygina savo paslaugas ir tarifus. Be to, vidiniuose *Ryanair* dokumentuose yra akivaizdžių konkurencijos su *Aer Lingus* įrodymų. Taigi *Ryanair* tvirtinimas, kad dėl jos mažų kainų modelio konkurentai nedaro juntamo poveikio jos konkurenciniam elgesiui, yra visiškai nepagrįstas.

b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>130</sup> Siekdama pagrįsti savo išvadą, pagal kurią *Ryanair* ir *Aer Lingus* konkuruoja tam tikruose maršrutuose, kur jų paslaugos sutampa (ginčijamo sprendimo 7.4 punktas), Komisija nurodė kelis įrodymus, kurie buvo pateikti ginčijamame sprendime ir kurių ieškovė nekritikavo savo ieškinyje. Šie duomenys tai:

- panašių „kaip ir daugelis kitų vežėjų“ pajamų valdymo sistemų naudojimas: vietų rezervavimo būklės stebėjimo sistema ir įplaukų valdymo sistema (ginčijamo sprendimo 438–443 konstatuojamosios dalys),
- tos pačios kainų palyginimo programos (QL2) naudojimas, dėl ko jos gali stebėti konkurentų konkurencinį elgesį ir prisitaikyti prie pasikeitusios pasiūlos (ginčijamo sprendimo 444–445 konstatuojamosios dalys),
- abipusis *Ryanair* ir *Aer Lingus* pardavimo skatinimo akcijų bei reklamos kampanijų stebėjimas ir atitinkamas reagavimas į kitos bendrovės pardavimo skatinimą (ginčijamo sprendimo 448 ir 449 konstatuojamosios dalys),
- *Ryanair* bendrovės valdybos nuorodos į *Aer Lingus*, kalbant apie rinkos dalių raidą ir konkurencijos santykį (ginčijamo sprendimo 446 konstatuojamosios dalies 471 išnaša ir ginčijamo sprendimo 448 konstatuojamosios dalies 474 išnaša).

- 131 Remdamasi šiais įrodymais, Komisija konstatavo, kad: *Aer Lingus* ir *Ryanair* tarifams tiesioginę įtaką daro jų pagrindinių konkurentų tarifai: ir *Aer Lingus*, ir *Ryanair* atitinkamai atsižvelgiant į kitos bendrovės kainas, nustatant tam tikro maršruto tarifus (ginčijamo sprendimo 7.4.1 ir 7.4.1.2 punktai), ir kiekvienai koncentracijos šaliai reaguojant į kitos šalies pardavimo skatinimo akcijas bei reklamines kampanijas (ginčijamo sprendimo 7.4.2 punktas).
- 132 Ieškovė neginčija ginčijamame sprendime Komisijos nurodytų „ne techninio pobūdžio įrodymų“ egzistavimo. Vis dėlto ji iš esmės teigia, kad šie įrodymai nėra pakankamai patikimi, kad į juos būtų galima atsižvelgti, ir išvadas bet kuriuo atveju reikia daryti remiantis „techninio pobūdžio įrodymais“, gautais atlikus įvairias ekonometrines analizes per administracinę procedūrą. Ji taip pat tvirtina, kad „ne techninio pobūdžio įrodymai“ bet kuriuo atveju neleidžia nustatyti „reikšmingo abipusio konkurencinio spaudimo“ tarp koncentracijos šalių.
- 133 Šiuo atžvilgiu pirmiausia reikia pasakyti, kad Komisija galėjo remtis panašiomis pajamų valdymo sistemomis, konkurentų konkurencinio elgesio stebėjimu, vienos koncentracijos šalies reaguojimu į kitos šalies pardavimo skatinimo akcijas arba *Aer Lingus* konkurencinio elgesio stebėjimu, apie kurias liudija vidiniai *Ryanair* dokumentai. Į šiuos duomenis Komisija tikrai galėjo atsižvelgti tarp visų nuorodų, kurias panaudojo vertindama konkurencinę situaciją.
- 134 Aplinkybė, jog kai kurie iš šių „ne techninio pobūdžio įrodymų“ susiję ir su konkurencijos santykiu tarp *Ryanair* bei *Aer Lingus*, ir su tuo pačiu santykiu tarp *Ryanair* bei visų kitų oro vežėjų, neturi reikšmės, nes šioje vertinimo stadijoje Komisija nagrinėjo

konkurencijos santykį tarp koncentracijos šalių *Ryanair* ir *Aer Lingus* maršrutuose, kuriuos aptarnauja šios dvi bendrovės.

- 135 Be to, Komisija minėtais įrodymais rėmėsi ne tam, kad nustatytų „reikšmingą abipusį konkurencinį spaudimą“, o tam, kad įrodytų, jog koncentracijos šalys iš tiesų konkuruoja tarpusavyje (ginčijamo sprendimo 7.4 punkto pavadinimas; taip pat žr. šio sprendimo 131 punktą). Taigi nėra reikalo bandyti tikrinti, ar šiuos įrodymus galima kritikuoti dėl to, kad jie nepagrindžia išvados, kuri nebuvo padaryta ginčijamame sprendime.
- 136 Taip pat pažymėtina, kad ieškovės tvirtinimui, jog į „ne techninio pobūdžio įrodymus“ negalima atsižvelgti, jeigu jų nepatvirtina „techninio pobūdžio įrodymai“, negali būti pritarta. Panaši hierarchija negali būti įtvirtinta. Komisija privalo bendrai įvertinti visas nuorodas, panaudotas vertinant konkurencinę situaciją. Šiuo atžvilgiu gali atsitikti, kad tam tikriems duomenims bus suteikta pirmenybė, o kiti bus atmesti. Šiam nagrinėjimui ir jame esančiam pagrindimui taikoma teisėtumo kontrolė, kurią Bendrasis Teismas atlieka dėl Komisijos sprendimų koncentracijų srityje. Taigi ieškovės argumentai dėl Komisijos išvadų, padarytų remiantis įvairiomis per administracinę procedūrą atliktomis ekonometrinėmis analizėmis, bei įtaka, kurią šios išvados tariamai turėjo padaryti konkurencinės situacijos vertinimui, reikia nagrinėti būtent atsižvelgiant į tai (žr. šio sprendimo 181 punktą).
- 137 Todėl visų pirma atsižvelgiant į aplinkybę, jog ieškovės paaiškinimai yra bendro pobūdžio, nes ji apsiriboja nuoroda, kad įrodymai, kuriais pasirėmė Komisija, lygiai taip pat gerai tinka *Aer Lingus* kaip ir visiems kitiems konkurentams, nepaisydama Komisijos konstatavimų, pagal kuriuos maršrutų, analizuotų vertinant koncentracijos

operacijos poveikio konkurencijai, atveju *Aer Lingus* yra artimiausia *Ryanair* konkurentė, darytina išvada, kad ieškovei nepavyko sukelti abejonių dėl Komisijos konstatavimų ginčijamame sprendime pagrįstumo.

<sup>138</sup> Šie įrodymai ir, be kita ko, byloje esančios *Ryanair* valdyboje vykusių pokalbių dėl *Aer Lingus* ištraukos labai svarbūs, nes patvirtina konstatavimus, padarytus rinkos dalių ir jos koncentracijos laipsnio vertinimo stadijoje, bei figūruoja prieš ekonometrinių duomenų analizę. Į juos buvo atsižvelgta tarp visų nuorodų, kurias Komisija panaudojo vertindama koncentracijos operacijos poveikį konkurencijai.

## 5. Dėl Komisijos ekonometrinių analizės

### a) Šalių argumentai

<sup>139</sup> Ieškovė pabrėžia, kad ekonometrinė analizė leidžia „išvengti spekuliatyvių diskusijų“ dėl skirtumų, susijusių su kainų lygio, veiklos sąnaudų, paslaugų lygio ir bazės vietos reikšmingumu vertinant konkurenciją. Jos teigimu, Komisijos atliktoje ekonometrinėje analizėje pagal vadinamąjį „nekintamo poveikio“ (arba „panelinių duomenų“) metodą yra daug klaidų. Komisijai nepavyko pateikti įrodymų dėl *Aer Lingus* poveikio *Ryanair* kainoms. Ieškovės nuomone, tai atitinka *Ryanair* teiginį, kad jos kainų



politika orientuota į „norą išplėsti savo mažų kainų modelį“ naujose rinkose ir naujais maršrutais ir kad bendrovės konkurentų veiksmai nedaro jai „materialinės įtakos“. Komisija tariamai nustatė „sisteminį ryšį“, kiek tai susiję su dviem *Ryanair* modelių grupėmis, atitinkamai „skrydžių skaičiumi“ ir „veiklos apimtimi“. Komisija, viena vertus, tvirtina, kad jeigu *Ryanair* skrydžių padaugėtų 1 %, *Aer Lingus* kainos sumažėtų 0,025 % (t. y. labai nereikšmingai) ir, kita vertus, kad *Ryanair* veikla tam tikrame maršrute vertė *Aer Lingus* taikyti kur kas mažesnes kainas (t. y. nuo 5 iki 8 %) nei tos, kurias ji būtų taikiusi kitu atveju. Nepaisant šių apie tik ribotą konkurenciją liudijančių skaičių, Komisija pervertino realų konkurencinį poveikį, kurį abi oro bendrovės darė viena kitai.

<sup>140</sup> Pirma, kiek tai susiję su tariamu „skrydžių skaičiaus“ poveikiu kainoms, ieškovė teigia, jog Komisijos argumentai „labai klaidina“. Nors Komisijos pabrėžtas poveikis galėtų būti statistiškai reikšmingas, jo reali svarba ekonominiu požiūriu visiškai nereikšminga. Ieškovė pažymi, jog ginčijamame sprendime visiškai nepaminėdama iš pradžių savo padarytų klaidų Komisija tvirtino, kad jeigu *Ryanair* turėtų pasitrauktų iš visų maršrutų, kuriuose nustatyta veiklos sutapimų, ir atsisakytų viso pelno šiuose maršrutuose, *Aer Lingus* tarifai padidėtų 10–12 %. *Ryanair* manymu, toks rezultatas „labai mažai tikėtinas“, nes ji išpareigojo nemažinti savo skrydžių kiekio maršrutuose, kuriuose nustatyta veiklos sutapimų, ir jis gautas pasitelkus „visiškai neteisingą išaiškinimą“, nes panaudoti modeliai neleidžia įvertinti tokių didelių pasikeitimų poveikio. Be to, skrydžių kiekio sumažėjimas parodo, kad net dideli *Ryanair* skrydžių skaičiaus pasikeitimai turėtų tik minimalios įtakos *Aer Lingus* taikomoms kainoms.

<sup>141</sup> Antra, dėl „veiklos apimties“ sumažėjimo, ieškovės nuomone, Komisijos ekonometrinė analizė parodo, jog *Aer Lingus* taikomos kainos maršrutuose, kuriuose veikia *Ryanair*, yra nuo de 5 iki 8 % mažesnės nei maršrutuose, kurių *Ryanair* neaptarnauja.

*Ryanair* teigimu, apskritai paėmus, ji užima pusę kiekvieno nagrinėjamo maršruto pajėgumų. Taigi, nors *Ryanair* atima labai reikšmingą pajėgumų dalį, tai tik labai neįymiai matyti *Aer Lingus* kainose. Tokia maža įtaka dėl tokios aktyvios veiklos nepavirtina, jog *Ryanair* daro reikšmingą konkurencinį spaudimą *Aer Lingus*.

142 Trečia, teoriniu požiūriu Komisijos modeliai lemia, jog gaunamas tiesiogiai ekonominiams principams prieštaraujantis rezultatas. Taigi neteisinga manyti, kad kitiems veiksniams nepakitęs dėl pajėgumo padidėjimo augs kainos. Pagal gerai žinomą ekonomikos principą yra atvirkščiai – pardavimui padidinti reikia sumažinti kainas.

143 Ketvirta, Komisijos konstatavimai neatlaiko nedidelių modifikacijų, keičiant būdą, kaip naudotame modelyje buvo atsižvelgta į sezoninį poveikį. Iš tiesų tam tikro maršruto kainos gali sistemingai kisti atskirais vertinamais mėnesiais, kurie neturi įtakos kainų konkurencijos svarbai. Kainoms paaiškinti skirtingame empiriniame modelyje būtina atsižvelgti į sezoninį poveikį, net jei nėra „teisingo“ būdo, kaip tai padaryti. Šioje byloje Komisija preziumavo, jog kiekvienų metų kiekvienas mėnuo skirtingas, bet konkretų mėnesį maršrutams daroma panaši įtaka. Pavyzdžiui, gruodžio atveju Komisija preziumavo, kad žiemos sporto šakų vietoves aptarnaujančiuose maršrutuose paklausa padidėja panašiai kaip maršrutuose, kuriais aptarnaujamos vasaros skrydžių paskirties vietos, o tai akivaizdžiai neteisinga. Iš ieškinių priede esančios 2007 m. rugsėjo mėnesio *RBB Economics* ataskaitos, kurioje kritikuojamas ginčijamas sprendimas, matyti, kad jeigu sezoninis poveikis būtų sumodeliuotas prasmingai, tačiau kitaip, Komisijos išvada, jog *Ryanair* daro sistemingą įtaką *Aer Lingus* kainoms, taptų neteisinga. Ieškovė mano, jog sezoninio poveikio modelis nebuvo teisingas.

- <sup>144</sup> Penkta, ieškovė tvirtina kad, pritardama ar atmesdama faktines aplinkybes Komisija taikė nenuoseklius kriterijus. Šiuo klausimu ieškovė daro nuorodą į 2007 m. rugsėjo mėnesio *RBB Economics* ataskaitoje išdėstytą ekonominio pobūdžio kritiką. Anot jos, iš Komisijos ekonometrinės analizės nebuvo aiškiai matyti, kad ir *Ryanair*, ir *Aer Lingus* atitinkamai reaguoja į kitos bendrovės organizuojamas pardavimo skatinimo akcijas. Todėl darytina išvada, kad į pardavimo skatinimo akcijas reaguoja arba pernelyg retai, arba pernelyg ribotai, kad tokią reakciją būtų galima laikyti parodančia reikšmingą konkurenciją tarp koncentracijos šalių.
- <sup>145</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

#### b) Bendrojo Teismo vertinimas

- <sup>146</sup> Ieškovė ginčija pagal vadinamąjį „nekintamo poveikio“ metodą Komisijos atliktą regresinę kainų analizę. Anot jos, iš šios analizės neišplaukia nė viena nuoroda, leidžianti įvertinti *Aer Lingus* poveikį kainoms, o tai patvirtina jos teiginį, kad jai nedaro poveikio konkurentų veiksmai. Dėl šios aplinkybės Komisija pervertino realų konkurencinį poveikį, kurį viena kitai daro oro bendrovės.
- <sup>147</sup> Šiuo klausimu ieškovė taip pat pakartoja argumentus, kuriuos buvo išdėsciusi per administracinę procedūrą ir kurie išnagrinėti bei atmesti ginčijamame sprendime. Šiuo požiūriu svarbu remtis ginčijamo sprendimo turiniu, siekiant suprasti vaidmenį, tekusį regresinei kainų analizei nuodugnaus tyrimo stadijoje. Šis vaidmuo vertintinas

atsižvelgiant į teismų praktiką dėl Komisijos vertinimo laisvės ekonomikos klausimais (žr. šio sprendimo 29 ir 30 punktus).

- <sup>148</sup> Ginčijamo sprendimo 450–488 konstatuojamosiose dalyse Komisija pristatė regresinės kainų analizės, kurią atliko taikydama *Ryanair* pasiūlytą kryžminės regresijos metodą (ginčijamo sprendimo 7.4.3.1 punktas), ir rezultatus, gautus panaudojus ne-kintamo poveikio regresijos metodą, kuriam ji teikė pirmenybę (ginčijamo sprendimo 7.4.3.3 punktas). Iš šių rezultatų buvo padaryta išvada, kad jos analizė patvirtino reikšmingą konkurencinį spaudimą tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* (ginčijamo sprendimo 7.4.3 punkto pavadinimas).
- <sup>149</sup> Ginčijamo sprendimo 450 konstatuojamojoje dalyje Komisija pirmiausia pabrėžė, jog „mano, kad [ankstesniuose punktuose] aprašyti duomenys pateikia pakankamų *Aer Lingus* ir *Ryanair* konkurencijos įrodymų“. Regresinė kainų analizė buvo atlikta siekiant suteikti Komisijai galimybę patikrinti ir įvertinti *Ryanair* ir *Aer Lingus* pateiktus ekonometrinius stebėjimus bei nustatyti, kokia galėtų būti tikėtina kiekvienos koncentracijos šalies įtaka kitos šalies tarifams.
- <sup>150</sup> Pagal ginčijamo sprendimo 452 konstatuojamąją dalį šia regresine kainų analize buvo siekiama patikrinti:

— ar vienos iš koncentracijos šalių veikla tam tikrame maršrute buvo susijusi su statistiniu ir ekonominiu požiūriu reikšmingu kitos šalies tarifų sumažėjimu,

- ar koncentracijos šalys daro viena kitai didesnę konkurencinį spaudimą nei bet kuris kitas esamas konkurentas,
  
- ar esamas arba potencialus konkurentas, veikiantis iš bazės tam tikro maršruto iš Dublino paskirties vietoje, turi didelės įtakos koncentracijos šalių tarifams,
  
- ar aktyvesnė vienos iš koncentracijos šalių veikla (daugiau skrydžių) turi didesnės įtakos kitos šalies tarifams.

<sup>151</sup> Kaip išplaukia iš ginčijamo sprendimo, kryžminės regresijos metodu vertinamas tam tikrų nagrinėjamų maršrutų kainų skirtumas tam tikru momentu (ginčijamo sprendimo 453 konstatuojamoji dalis). Tas vertinimas apima kainų, taikomų maršrutuose, kuriuose yra konkurencija, palyginimą su tarifais, taikomais maršrutuose be konkurencijos. Atliekant nekintamo poveikio regresinę analizę, kainų skirtumas nagrinėjamuose maršrutuose tiriamas tam tikru laikotarpiu, t. y. nuo 2002 m. sausio mėn. iki 2006 m. gruodžio mėn. (ginčijamo sprendimo 482 konstatuojamoji dalis). Per ją tam tikro maršruto kainos laikotarpiais, kai nėra konkurencijos, lyginamos su kainomis laikotarpiais, kai atsiranda konkurencija.

<sup>152</sup> Dėl nekintamo poveikio regresinės analizės Komisija pažymėjo, kad tam tikram maršrutui būdingo nekintamo poveikio imtimi pagrįsta regresija gali sušvelninti iškraipymą, atsiradusi praleidus įtaką kryžminei regresinei analizei turintį kintamąjį. Ji nusprendė, kad šis metodas „labiausiai tinka, siekiant įvertinti konkurencinį spaudimą, kurį *Ryanair* daro *Aer Lingus*“ (ginčijamo sprendimo 477 konstatuojamoji dalis).

- 153 Šalių argumentai dėl kryžminės regresinės analizės išdėstyti ir įvertinti toliau (žr. šio sprendimo 183 ir paskesnius punktus), o šioje vietoje vertinama tik nekintamo poveikio regresinė analizė.
- 154 Kritikuodama Komisijos atliktą nekintamo poveikio regresinę analizę ieškovė remiasi tam tikru argumentu skaičiumi, kuriuos reikia nagrinėti vadovaujanti logine seka, kurios laikytasi ginčijamame sprendime, kur Komisija pirmiausia aptarė veiklos apimties kriterijų (žr. ginčijamo sprendimo 482 konstatuojamąją dalį), o vėliau – skrydžių skaičiaus kriterijų (žr. ginčijamo sprendimo 485 konstatuojamąją dalį).
- 155 Dėl „veiklos apimties“ poveikio kainoms ieškovė teigia, kad Komisijos atlikta analizė parodė, jog *Aer Lingus* taikomos kainos maršrutuose, kuriuose veikia ir ji, buvo nuo 5 iki 8 % mažesnės nei kainos, kurias *Aer Lingus* buvo nustačiusi *Ryanair* neaptarnaujamuose maršrutuose. Tačiau, kadangi, apskritai paėmus, *Ryanair* siūlo pusę kiekvieno nagrinėjamo maršruto pajėgumų, nors ji užėmė labai reikšmingą pajėgumų dalį, *Aer Lingus* kainose tai buvo juntama labai nedaug. Anot ieškovės, toks nežymus poveikis dėl tokios aktyvios veiklos neparodo, jog *Ryanair* daro reikšmingą konkurencinį spaudimą *Aer Lingus*. Be to, Komisijai nepavyko pateikti įrodymų dėl *Aer Lingus* poveikio *Ryanair* (žr. šio sprendimo 139 ir 141 punktus).
- 156 Pirmiausia Komisija nusprendė, kad iš nekintamo poveikio regresijos nebuvo gauta patikimų vertinimų dėl galimo *Aer Lingus* veiklos poveikio *Ryanair* kainoms. Šiuo klausimu ji pažymėjo, jog yra nepakankamai pavyzdžių, kai *Aer Lingus* pradėjo aptarnauti ar pasitraukė iš maršruto, kur jau veikė *Ryanair* (ginčijamo sprendimo 486 konstatuojamoji dalis). Šio teiginio ieškovė neginčija.

157 Taigi pažymėtina, kad ginčijamame sprendime Komisija pripažino, jog neturi galimybės pateikti ekonometrinį *Aer Lingus* poveikio *Ryanair* kainoms įrodymą, ir tai paaiškinama jau minėta priežastimi. Vis dėlto Komisija nepamiršo pastebėti, kad „tai nei patvirtina, nei paneigia hipotezės, jog *Aer Lingus* daro konkurencinį spaudimą *Ryanair* kainoms“. Komisija pagrindė šį teiginį patikslindama, jog „[anksčiau ginčijamo sprendimo 7.4.2. punkte] pristatyti įrodymai aiškiai parodo, kad ir *Ryanair*, ir *Aer Lingus* nuolat stebėjo savo lėktuvų apkrovą bei kitos bendrovės kainas ir atitinkamai koregavo savo kainas“ (ginčijamo sprendimo 486 konstatuojamoji dalis ir 487 išnaša, kurioje daroma nuoroda į ginčijamo sprendimo 7.4.2 punktą, kur kalbama apie tai, jog kiekviena iš koncentracijos šalių reaguoja į kitos šalies pardavimo skatinimo akcijas bei reklamines kampanijas).

158 Taigi šiuo klausimu ieškovė apsiriboja tuo, jog pakartoja ginčijamame sprendime aptartą aspektą, nesant galimybės iš to daryti išvados, kad tarp koncentracijos šalių nėra konkurencinio spaudimo. Pakankamų duomenų, susijusių su tuo, kad *Aer Lingus* pradėjo aptarnauti ar pasitraukė iš maršruto, kur jau veikė *Ryanair*, nebuvimas paaiškinamas objektyvia ieškovės neginčijama priežastimi ir to nepakanka tvirtinti, jog Komisija pervertino konkurencinį spaudimą tarp koncentracijos šalių, matomą iš kitų ginčijamame sprendime išdėstytų įrodymų.

159 Antra, ginčijamame sprendime Komisija nurodė, kad atsižvelgiant į tai, jog yra daug pavyzdžių, kai *Ryanair* pradėjo aptarnauti ar pasitraukė iš maršruto, kur jau veikė *Aer Lingus*, nekintamo poveikio regresinė analizė puikiai tiko siekiant įvertinti, ar *Ryanair* veikla „neigiamai veikia“ *Aer Lingus* kainas (ginčijamo sprendimo 483 konstatuojamoji dalis). Šio aspekto ieškovė taip pat neginčija.

- 160 Nekintamo poveikio regresinė analizė, be kita ko, leido patvirtinti hipotezę, kad „pagal šį kriterijų *Ryanair* veiklos apimtis susijusi su aplinkybe, jog *Aer Lingus* taiko 7–8% mažesnius tarifus, kai kalbama apie Komisijos panaudotą rinkos apibrėžimą atitinkančias miestų poras, ir apie 5% mažesnius tarifus, kai kalbama apie oro uostų poras“. Anot Komisijos, šis poveikis statistiškai ir ekonomiškai reikšmingas visose patikrintose regresijose (ginčijamo sprendimo 485 konstatuojamoji dalis), o ieškovė tvirtina, kad tai parodo tik ribotą konkurenciją.
- 161 Taigi ieškovė nekritikuoja pačių šių rezultatų, o tik jų reikšmę. Vis dėlto ieškovė teiginiai šiuo klausimu neleidžia suprasti, kodėl jos veiklos poveikis *Aer Lingus* tarifams negali būti laikomas ekonomiškai ir statistiškai reikšmingu, kaip tvirtina Komisija.
- 162 Šiuo klausimu pažymėtina, kad 7–8% įtaka kainoms iš pirmo žvilgsnio atrodo reikšminga. Be to, šiam poveikiui net gali būti suteikta pernelyg maža reikšmė, nes tai yra vidurkis, kuriuo specialiai neatsižvelgiama į maršrutus, kur koncentracija sukurtų monopolį. Taip pat pasakytina, kad, kaip pažymėta ginčijamo sprendimo 488 konstatuojamojoje dalyje, Komisijai atlikus palyginimą nebuvo atsižvelgta į *Ryanair*, kaip potencialios konkurentės maršrutais iš Dublino, buvimo įtakos *Aer Lingus* tarifams (ginčijamo sprendimo 7.6 punktas). Šiais maršrutais iš tikrųjų tikėtina, kad *Aer Lingus* taiko mažesnes kainas, nei jos būtų buvusios, jeigu *Ryanair* neturėtų bazės Dublino oro uoste. Taigi ieškovė negali apsiriboti tuo, jog ginčija konstatuotam poveikiui pripažintą reikšmę, teigdama, kad, anot jos, šis poveikis nėra pakankamai reikšmingas ekonominiu požiūriu.
- 163 Be to, svarbu nepaleisti iš akiračio vaidmens, kuris buvo pripažintas nekintamo poveikio regresinei analizei vertinant konkurencinę situaciją. Ginčijamame sprendime Komisija nurodė, kad ši analizė patvirtina ir papildoma išvada, padarytas remiantis kokybiniais įrodymais, pagal kuriuos *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra artimos konkurentės. Ji



pažymėjo, jog šie rezultatai taip pat atitinka daugelio asmenų nuomonę, kurie buvo apklausti surengus klientų apklausą, iš kurios matyti, kad jeigu kitos oro bendrovės aptarnauja tam tikrą maršrutą, koncentracijos šalys yra „artimiausios konkurentės“. Šiuo atžvilgiu ji padarė išvadą, kad „dėl to nekintamo poveikio regresija suteikė aiškių ir įtikinamų įrodymų, jog šiuo metu *Ryanair* daro konkurencinį spaudimą *Aer Lingus* kainoms“ (ginčijamo sprendimo 489 ir 490 konstatuojamosios dalys). Nekintamo poveikio regresinei analizei suteiktą reikšmę reikia nagrinėti būtent atsižvelgiant į tai. Iš šios analizės išplaukia, kad ginčijamame sprendime pirmenybė veikiau suteikiama ne *Ryanair* ir *Aer Lingus* konkurencijos laipsniui, o aplinkybei, jog šios dvi įmonės yra „artimiausios konkurentės“ ir *Ryanair* daro *Aer Lingus* konkurencinį spaudimą. Atsižvelgiant į veiklos apimtį Komisijos pasiekti rezultatai leidžia pagrįsti pastarąsias dvi išvadas.

<sup>164</sup> Taigi ieškovė neparodė, kaip Komisija viršijo savo teismų praktikoje pripažintus įgaliojimus vertinti ekonominio pobūdžio situacijas.

<sup>165</sup> Dėl „skrydžių skaičiaus“ poveikio kainoms ieškovė tvirtina, kad ginčijamo sprendimo argumentai „labai klaidina“, nes net jeigu Komisijos nurodytas poveikis statistiškai reikšmingas, jo reali svarba ekonominiu požiūriu visiškai nereikšminga. Ginčijamame sprendime Komisija taip pat nepaminėjo iš pradžių administracinėje procedūroje padarytos klaidos ir gavo „labai mažai tikėtiną“ rezultatą. Be to, skrydžių skaičiaus regresija parodo, kad net reikšmingi *Ryanair* skrydžių skaičiaus pasikeitimai turi tik labai mažą įtaką *Aer Lingus* taikomoms kainoms (žr. šio sprendimo 140 punktą).

166 Šiuo klausimu pažymėtina, kad nekintamo poveikio regresinėje analizėje, be pirminio tikrą išnagrinėto veiklos apimties kriterijaus, Komisija panaudojo dar vieną kriterijų. Tai yra skrydžių skaičiaus kriterijus, kuris skirtas patikrinti, ar vienos iš koncentracijos šalių skrydžių skaičius tam tikru maršrutu lemia mažesnius kitos koncentracijos šalies tarifus (ginčijamo sprendimo 482 konstatuojamoji dalis). Ginčijamame sprendime Komisija aiškiai nurodė, kad skrydžių skaičiumi pagrįstos regresijos generuojamas poveikis leidžia padidinti taikant veiklos apimties kriterijų gautų rezultatų patikimumą (ginčijamo sprendimo 485 konstatuojamosios dalies ketvirta pastraipa). Anot jos, dėl to skrydžių skaičiaus rodomas poveikis kainoms suteikia papildomą elementą, leidžiantį patikrinti naudojant veiklos apimties kriterijų nustatyto poveikio „tvirtumą“.

167 Atsižvelgdama į tai, Komisija padarė išvadą, kad *Ryanair* veiklos apimties laipsnio matavimas, atsižvelgiant į skrydžių skaičių maršrutu kaip į galimą substitutą, leido patvirtinti, kad *Ryanair* daro konkurencinį spaudimą *Aer Lingus*. Ginčijamame sprendime Komisija taip pat pažymėjo, kad „nelygu kriterijus, kainomis išreikštas koncentracijos poveikis, nustatytas atlikus skrydžių skaičiaus regresinę analizę, sudaro 5–6% (vidutiniškai visuose maršrutuose) arba 10–12% (jeigu atsižvelgiama vien į maršrutus, kuriuose paslaugos sutampa)“ (ginčijamo sprendimo 485 konstatuojamosios dalies ketvirta pastraipa).

168 Šio Komisijos vertinimo negali paneigti ieškovės tvirtinimas, kad jos argumentai „labai klaidina“, o rezultatai „labai mažai tikėtini“. Siekdama pagrįsti šį „labai mažai tikėtiną“ pobūdį, ieškovė tvirtina išsipareigojusi įvykdžius koncentraciją nemažinti skrydžių skaičiaus maršrutais, kuriuose paslaugos sutampa. Šis su ateitimi susijęs argumentas neleidžia suabejoti Komisijos ekonometrinės analizės, atliktos remiantis 2002 m. sausio mėn.–2006 m. gruodžio mėn. laikotarpio duomenimis, rezultatų. Šioje analizės stadijoje Komisija tik pristatė įvairius elementus, į kuriuos buvo atsižvelgta greta visų

nuorodų, panaudotų darant išvadą, kad šiuo metu koncentracijos šalys konkuruoja tarpusavyje (ginčijamo sprendimo 7.4 punktą).

169 Siekdama pagrįsti argumentų „labai klaidinantį“ pobūdį, ieškovė teigia, kad naudoti modeliai neleidžia pamatuoti tokių didelių pasikeitimų poveikio. Anot ieškovės, Komisija pateikė „alternatyvų ir klaidinantį [skrydžių skaičiaus regresijos] aiškinimą“, bandydama apskaičiuoti laukiamą kainų padidėjimą, jeigu ji pasitrauktų iš visų maršrutų, kuriuos aptarnauja *Aer Lingus*. Šiuo klausimu ji daro nuorodą į ginčijamo sprendimo IV priedo 290 dalį. Vis dėlto konstatuotina, kad šiame priede Komisija nurodė priežastis, dėl kurių pasinaudojo ieškovės kritikuojama hipoteze. Šiuo atveju kalbama apie byloje *FTC prieš Staples/Office Depot* Jungtinėse Valstijose (žr. ginčijamo sprendimo IV priedo 288–290 dalis ir nuorodas į publikacijas šio priedo 87 išnašoje) dalyvavusių ekonomikos ekspertų naudoto metodo perėmimą pagal analogiją. Taigi ieškovė negali apsiriboti tvirtinimu, kad ši hipotezė – tai „alternatyvus ir klaidinantis [skrydžių skaičiaus regresijos] aiškinimas“, neišsakydama nuomonės dėl maršrutų, kuriuos Komisija pasirinko šiai hipotezei nagrinėjamoje byloje. Taip pat reikia atsižvelgti į tai, jog skrydžių skaičiaus poveikio kainoms analizei Komisija suteikė tik pagalbinę reikšmę, o nuoroda į šį poveikį daroma tik siekiant patvirtinti, jog *Ryanair* daro konkurencinį spaudimą *Aer Lingus*, ir padidinti naudojant veiklos apimties kriterijų gautų rezultatų patikimumą (žr. šio sprendimo 166 ir 167 punktus). Ar šie rezultatai būtų gauti panaudojus veiklos apimties kriterijų, ar skrydžių skaičiaus kriterijų, jiems bet kuriuo atveju teko tik ribotas vaidmuo vertinant konkurencijos situaciją (žr. šio sprendimo 163 punktą).

170 Taigi ieškovė neįrodė, kaip Komisija viršijo savo teismų praktikoje pripažintus įgaliojimus vertinti ekonominio pobūdžio situacijas.

- 171 Dėl kaltinimo, susijusio su iš pradžių Komisijos padaryta klaida, pažymėtina, kad ši klaida išplaukia iš per administracinę procedūrą išsiųsto pranešimo apie prieštaravimus IV priedo 64 punkto, kur Komisija pareiškė:

„<...> Šis metodas leidžia mums <...> aiškinti skrydžių skaičiaus kintamąjį koeficientą kaip kainų elastingumą, palyginti su mėnesiniu skrydžių skaičiumi, kurį vienas iš konkurentų siūlo nagrinėjamu maršrutu. Pavyzdžiui, jeigu koeficientas sudaro 0,02, tai reiškia, kad vienam konkurentui padidinus skrydžių skaičių per mėnesį 1 %, kainos dėl to padidės 2 %.“

- 172 Antrame sakinyje Komisija turėjo parašyti „jeigu koeficientas sudaro 2“. Vis dėlto ši klaida nereikšminga. Ji susijusi su hipotetiniu pavyzdžiu, panaudotu siekiant pailiuoti koeficiento veikimą vertinant skrydžių skaičiaus kriterijų. Ši klaida neturi ryšio su tuo, kaip Komisija išaiškino tikruosius rezultatus. Be to, ji nebuvo nusiųpta ir aiškiai paminėta ginčijamame sprendime (ginčijamo sprendimo IV priedo 285 ir 286 dalys). Ši klaida taip pat nėra susijusi su veiklos apimties kriterijumi, kuris laikomas svarbesniu (žr. šio sprendimo 166 punktą).
- 173 Taigi Komisijos negalima kaltinti pateikus ginčijamame sprendime trūkumų turinčią analizę dėl ankstesnėje stadijoje padarytos nedidelės klaidos, prilygstančios rašybos klaidai.
- 174 Kalbant apie argumentą, pagal kurį Komisijos modeliai prieštarauja ekonomikos teorijai, nes pagal juos gaunamas paradoksalus rezultatas, jog pajėgumų didinimas lemia kainų padidėjimą (žr. šio sprendimo 142 punktą), pažymėtina, kaip tai daro Komisija, kad atsižvelgiant į tai, jog keleivių oro transporto sektoriuje pajėgumai nustatomi

anksčiau už kainas, panaudoti ekonominiai kriterijai atkuria ryšį tarp tarifų ir nustatant pajėgumus numatomos paklausos (o ne realios paklausos). Taigi ieškovės argumente neatsižvelgiama į požymius, būdingus nagrinėjamam sektoriui, kuriame sprendimai dėl pajėgumų turi tam tikrų ypatumų.

175 Pateikdama argumentą, jog Komisijos konstatavimai neatlaiko nedidelių modelių pagrindžiančių hipotezių pakeitimų, ieškovė pažymi, kad Komisija preziumavo, jog kiekvienų metų kiekvienas mėnuo skirtingas, bet konkretų mėnesį maršrutams daroma panaši įtaka. Tačiau, ieškovės nuomone, jeigu sezoninis poveikis būtų sumodeliuotas prasmingai, tačiau kitaip, Komisijos išvada, jog *Ryanair* daro sistemingą įtaką *Aer Lingus* kainoms, taptų neteisinga. (žr. šio sprendimo 143 punktą).

176 Šiuo klausimu reikia pastebėti, kad Komisijos atliktos nekintamo poveikio regresinės analizės esmę sudaro tikslas surasti skirtumus įvairiuose maršrutuose, kurie veikia kainas ir nesikeičia laikui bėgant. Ginčijamo sprendimo IV priede Komisija nurodė priežastis, dėl kurių nusprendė, jog gautiems rezultatams nedaro įtakos kitų kontrolės kintamųjų, susijusių su paklausos ir pasiūlos veiksniais, įvedimas, kurie, bėgant laikui, gali skirtis, nelygu maršrutus. Ji pabrėžė, kad nekintamo poveikio laiko atžvilgiu pasitelkimas leidžia pakankamai patikrinti sezoniskumą ir egzogeninius šokus, nesvarbu, koks būtų mėnuo. Jos teigimu, šiems rezultatams nedaro įtakos net per administracinę procedūrą *Ryanair* pasiūlyti pakaitiniai modeliai, siekiant atsižvelgti į sezoniskumą (ginčijamo sprendimo IV priedo 255–267 dalys).

- 177 Taigi ieškovė apsiriboja tuo, kad toliau tvirtina, jog kitoks sezoninio poveikio vertinimo metodas būtų pakeitęs gautus rezultatus. Tačiau į šį metodą daroma nuoroda ginčijamo sprendimo priede ir ieškovė neparodo, kodėl Komisijos pastabos šiuo klausimu neteisingos.
- 178 Taip ieškovė neįrodė, kaip Komisija viršijo savo teismų praktikoje pripažintus įgaliojimus vertinti ekonominio pobūdžio situacijas.
- 179 Atsakant į argumentą dėl nenuoseklių kriterijų naudojimo pritariant ar atmetant faktines aplinkybes (žr. šio sprendimo 144 punktą), reikia pastebėti, kad ginčijamame sprendime ir jo IV priede Komisija detaliai išnagrinėjo šalių pateiktus ekonometrinius duomenis bei jų dėl savo duomenų pateiktas pastabas. Norėdama atsakyti į šias pastabas, Komisija, be kita ko, atliko kitus testus ir išplėtė pagrindines regresijas, aprašytas pranešime apie prieštaravimus (žr. šioms pastaboms skirtą ginčijamo sprendimo IV priedo 7.3 punktą).
- 180 Atsižvelgiant į šį patikrinimą ir turint omenyje, jog savo pastabose šiuo klausimu ieškovė apsiriboja tuo, kad pakartoja kaltinimus, be kita ko, išdėstytus dėl įvairių Komisijos atliktos nekintamo poveikio regresinės analizės aspektų, darytina išvada, kad ieškovė neįrodė, kaip Komisija viršijo savo teismų praktikoje pripažintus įgaliojimus vertinti ekonominio pobūdžio situacijas.

181 Dėl teiginio, jog Komisijos atlikta ekonometrinė analizė aiškiai neparodė, kad ir *Ryanair*, ir *Aer Lingus* reaguoja į kitos bendrovės pardavimo skatinimo akcijas, pažymėtina, kad atliekant šią analizę to nebuvo siekiama nustatyti (žr. šio sprendimo 150 punktą). Pardavimo skatinimo akcijoms ir reklaminėms kampanijoms nagrinėti skirtoje ginčijamo sprendimo dalyje Komisija rėmėsi ne nekintamo poveikio regresine analize, o *Aer Lingus* ir *Ryanair* reklamos strategijos analize (žr. ginčijamo sprendimo 7.4.2 punktą bei daugelį nuorodų 474–477 išnašose į pranešimus spaudai, vidinius *Ryanair* dokumentus ir *Aer Lingus* atsakymą į Komisijos klausimyną). Taigi šioje dalyje Komisijos padarytų išvadų negali paneigti ekonometrinės analizės, kurioje šis klausimas nebuvo nagrinėtas, rezultatai.

182 Taigi ginčijamo sprendimo ir jo IV priedo turinio analizė parodo, kad nė vienas ieškovo pateiktas argumentas neleidžia suabejoti Komisijos padarytų išvadų pagrįstumu, ar tai būtų panaudotas metodas, gauti rezultatai, ar iš jų ginčijamame sprendime padarytos išvados vertinant koncentracijos poveikį konkurencijai.

183 Šiuo klausimu svarbu priminti, kad Komisijos atliktos regresinės analizės rezultatai bet kuriuo atveju nebuvo naudojami tik siekiant papildyti ar patvirtinti išvadas, padarytas remiantis kokybiniais įrodymais, pagal kuriuos *Ryanair* ir *Aer Lingus* yra artimos konkurentės.

## 6. Dėl Ryanair pateiktų ekonometrinių analizių

### a) Šalių argumentai

<sup>184</sup> Ieškovė teigia, kad Komisija nusprendė nekreipti dėmesio į ekonometrinius duomenis, kuriuos ji pateikė per administracinę procedūrą. Šie duomenys, anot jos, buvo skirti patikrinti, ar *Aer Lingus* veikla tam tikrame maršrute trukdo *Ryanair* taikyti didesnes kainas. Šie duomenys apėmė kryžminius duomenis, kuriuose tarpusavyje palyginami maršrutai, įtraukiant daugiau kaip 300 maršrutų Europoje, bei panelinį modelį. Ieškovės teigimu, šie du elementai vienareikšmiai parodo, kad nustatydamas kainas ji nejaučia jokio konkurencinio spaudimo dėl *Aer Lingus* veiklos tam tikru maršrutu. *Ryanair* mano, kad jos pateikti duomenys turi daugelį pranašumų, palyginti su Komisijos naudotu modeliu (2007 m. rugsėjo mėn. *RBB Economics* ekonominė kritika).

<sup>185</sup> Pirma, *Ryanair* kryžminiame modelyje naudojami duomenys dėl jos eksploatuojamų maršrutų. Anot ieškovės, šiuos duomenis Komisija atmetė dėl „teorinių priešasčių“, pagrįstų aplinkybe, kad jie nėra tiesiogiai susiję su Airija, kur prasideda koncentracijos paveikti maršrutai, ir kad įmanoma, jog „nepastebėti [maršrutų] skirtumai“ turi įtakos rezultatams. Ieškovė teigia, kad šie du prieštaravimai akivaizdžiai nepagrįsti, nes *Ryanair* naudoja tą patį verslo modelį visoje Europoje, nedarydama skirtumo tarp Airijos ir ne Airijos maršrutų, ir prieštaravimas dėl „nepastebėtų skirtumų“ galioja ir Komisijos panaudotam modeliui, nes, kalbėdama apie savo modelį, ji pati pripažino esant su skrydžių skaičiumi susijusioms „atrankos problemai“ ir „endogeniškumo problemai“.



- 186 Antra, *Ryanair* teigia, kad jos pristatyta panelinė regresija leidžia patikrinti tam tikru maršrutu taikomas kainas reikšmingai veikiančius svyravimus. Jos manymu, tai svarbiau nei Komisijos naudoti modeliai, kuriuose, labai tikėtina, nebuvo adekvačiai atsižvelgta į su paklausa susijusius veiksnius. Iš principo Komisija pripažino šio paklausos maršrutuose „pakaitalo“ privalumus, tačiau nepagrįstai nusprendė juos atmesti dėl to, jog teoriškai įmanoma, kad kintamasis „išnyks tam tikromis“ aplinkybėmis. Be to, kiek tai susiję su *Ryanair* išvada, kad *Aer Lingus* nedaro jokio reikšmingo poveikio jos kainoms, Komisija teigė, kad „negalėjimas įrodyti tam tikro statistinio ryšio neįrodo, jog šio ryšio nėra“ (ginčijamo sprendimo 476 konstatuojamoji dalis). Ieškovė teigia, kad Komisija nustatė kriterijų, kurio neįmanoma įvykdyti.
- 187 Trečia, Komisija pavadino *Ryanair* ekonometrinį metodą „ne konvencionalių“, nors tai metodas, kurį naudoja ekonomistai jos analizę pagrindžiančiuose darbuose (ginčijamo sprendimo IV priedo 117 ir 288 dalys).
- 188 Taigi, anot ieškovės, jos duomenys pagrįsti rimtesniais metodais nei Komisijos duomenys, jie reprezentuoja jos verslo modelį, leidžia atsižvelgti į paklausos svyravimus ir yra „tvirtesni“ modifikuojant modeliavimo hipotezes. Be to, Komisijos ekonometrinė analizė neprieštarauja iš šių duomenų padarytai išvadai, kad *Aer Lingus* nedaro konkurencinio spaudimo *Ryanair*.
- 189 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- <sup>190</sup> Ieškovė teigia, kad Komisija negalėjo atmesti jos pateiktų ekonometrinių duomenų, kaip tai padarė dėl ginčijamame sprendime nurodytų priežasčių (ginčijamo sprendimo 7.4.3.1 punktas ir IV priedo 5 punktas, kiek tai susiję su kryžmine regresine analize; ginčijamo sprendimo 7.4.3.2 punktas ir IV priedo 6 punkto, kiek tai susiję su dviejų stadijų regresija).
- <sup>191</sup> Šiuo klausimu ieškovė taip pat pakartoja argumentus, kuriuos buvo pateikusi per administracinę procedūrą ir kurie buvo išnagrinėti bei atmesti ginčijamame sprendime. Šiuo atžvilgiu svarbu padaryti nuorodą į ginčijamo sprendimo turinį, siekiant suprasti vaidmenį, kuris nuodugniame tyrime teko regresinei kainų analizei. Šis vaidmuo turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į teismų praktiką dėl Komisijos vertinimo laisvės ekonominėje srityje (žr. šio sprendimo 29 ir 30 punktus).
- <sup>192</sup> Pirmiausia pažymėtina, kad ginčijamame sprendime Komisija detalai išnagrinėjo dvi *Ryanair* perduotas ekonomines studijas. Pavyzdžiui, atmesdama kryžminę regresinę analizę Komisija nurodė, kad *Ryanair* bando nustatyti, ar jos tarifai yra mažesni maršrutais, kuriais ji konkuruoja su *Aer Lingus*, ir kad *Ryanair* teigia gavusi šiuos rezultatus analizuodama 313 jos aptarnaujamų Europos maršrutų ir prieidama prie išvados, jog tarp jos tarifų ir *Aer Lingus* veiklos konkrečiame maršrute nėra jokio reikšmingo statistinio ryšio (ginčijamo sprendimo 457–459 konstatuojamosios dalys). Komisija atsisakė pripažinti, kad šis konstatavimas įrodo, jog *Aer Lingus* nedaro ekonominio spaudimo *Ryanair*, dėl tokių priežasčių: pirma, studijos rezultatai „nėra tvirti“, t. y. jie neatlaiko nė menkausio pirminės hipotezės pakeitimo, ir tam tikros techninės problemos paneigia šių rezultatų patikimumą; antra, skirtingų maršrutų palyginimas (kryžminis metodas) kelia problemų, nes neatsižvelgiama į maršruto charakteristikas;

ir, trečia, pateikti duomenys neapsiriboja maršrutais iš ir į Dubliną, o yra susiję ir su dideliu Europos maršrutų skaičiumi, kurie nei prasideda, nei baigiasi Dubline (ginčijamo sprendimo 460–462 konstatuojamosios dalys ir IV priedo 5.2 punktą).

<sup>193</sup> Siekdama kiek įmanoma išspręsti šias problemas, Komisija atliko savąją kryžminę maršrutų iš ir į Dubliną analizę. Anot jos, gauti rezultatai nepatvirtino *Ryanair* teiginių. Jie parodė, kad *Aer Lingus* tarifai buvo mažesni maršrutais, kuriuose veikia *Ryanair*, ir kad *Ryanair* taiko mažesnes kainas, kai susiduria su *Aer Lingus* konkurencija. Vis dėlto dėl techninių priežasčių ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad nei iš *Ryanair*, nei iš jos kryžminių analizių negalima daryti jokios galutinės išvados (ginčijamo sprendimo 463–468 konstatuojamosios dalys).

<sup>194</sup> Be to, reikia konstatuoti, kad, priešingai nei tvirtina ieškovė, ginčijamame sprendime Komisija nėra nepagrįstai atmetusi dviejų ieškovės ataskaitų dėl dviejų stadijų regresijos (vadinamosios „panelinės regresijos“). Šios ataskaitos buvo rūpestingai išnagrinėtos ir į jas nebuvo atsižvelgta kaip į įrodymus dėl ginčijamo sprendimo 473–475 konstatuojamosiose dalyse ir IV priedo 6 punkte išdėstytų priežasčių. Konkrečiai kalbant, Komisija pažymėjo, kad *Ryanair* taikytas metodas *de facto* apribojo imties metodą iki paprastos kryžminės analizės. Trūkumas, kuris privertė Komisiją atmesti tiek *Ryanair*, tiek savąją kryžmines analizes, t. y. nepakankamas atsižvelgimas į maršruto charakteristikas, paneigia ir *Ryanair* pateiktą dviejų stadijų regresinę analizę. Komisija taip pat pažymėjo, kad pasirinkdama sudėtinį dviejų stadijų metodą bei visus duomenis, apimančius maršrutus iš Airijos, *Ryanair* padidina tikimybę, kad jos regresija neduos statistiškai reikšmingų rezultatų.

195 Taigi ginčijamo sprendimo ir jos IV priedo turinio nagrinėjimas parodo, kad nė vienas ieškovės pateiktas argumentas negali priversti suabejoti Komisijos išvadų pagrįstumu, kad, pirma, nei jos, nei *Ryanair* kryžminė analizė nepasiekia reikiamos patikimumo ribos (ginčijamo sprendimo 468 konstatuojamoji dalis) ir, antra, *Ryanair* pateikta dviejų stadijų regresinė analizė neturi pakankamo patikimumo laipsnio, kad galėtų įrodyti, jog *Ryanair* nepatiria jokio konkurencinio *Aer Lingus* spaudimo maršrutais iš Airijos (ginčijamo sprendimo 476 konstatuojamoji dalis).

## 7. Dėl užsakomųjų skrydžių bendrovių daromo konkurencinio spaudimo

### a) Šalių argumentai

196 Ieškovė tvirtina, kad užsakomųjų skrydžių bendrovės darytų konkurencinį spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui „pavyzdžiui, kalbant apie skrydžius į šil-tus kraštus arba slidinėjimo vietas“. Ginčijamo sprendimo 6.7 punkte nusprendusi, kad užsakomųjų skrydžių bendrovės nepatenka į atitinkamą rinką, Komisija padarė klaidą. Didžiausia dalis vietų užsakomųjų skrydžių lėktuvuose pateikiama į rinką kelionių agentūrų siūlomų organizuotų kelionių forma. Ginčijamame sprendime Komisija paneigė bet kokią šių vietų svarbą dėl to, kad „vietų pardavimo kelionių agentūroms rinka yra pirminė rinka, palyginti su vietų pardavimu privatiems asmenims“ (ginčijamo sprendimo 299 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto užsakomuosius skrydžius kelionių agentūrose rezervuojantys klientai galėtų visiškai lengvai rezervuoti reguliarius skrydžius oro transporto bendrovėse, kaip antai *Ryanair* [žr. 2007 m. gegužės

4 d. Komisijos sprendimą (byla COMP/M.4601 – *KarstadtQuelle/MyTravel*)]. Ginčijamame sprendime Komisija taip pat pažymėjo, kad „aplinkybė, jog pigių skrydžių oro vežėjai daro neigiamą įtaką kelionių agentūroms, vis dėlto nereiškia, kad kelionių agentūros daro konkurencinį spaudimą koncentracijos šalims“ (ginčijamo sprendimo 308 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto neigiamas poveikis, kurį kelionių agentūros pajaučia iš pigių skrydžių oro vežėjų, neabejotinai atsiranda dėl „tarpininkavimo ribojimo“ (t. y. to, kad vartotojai apsisprendžia nepriklausomai rezervuoti atostogas, o ne pirkti organizuotą kelionę). Jeigu, ir tai tikėtina, kelionių agentūros reaguotų į pardavimo praradimus mažindamos savo kainas, kad užpildytų savo užsakomųjų skrydžių lėktuvus, kai kurie vartotojai atsisakytų reguliarių pigių skrydžių oro vežėjų ir grįžtų prie kelionių agentūrų produktų. Kitaip tariant, kelionių agentūros galėtų daryti tam tikrą spaudimą reguliarių skrydžių vežėjams, kai pastarieji siūlo transporto galimybes į atostogų vietas.

<sup>197</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

#### b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>198</sup> Ieškovė tvirtina, kad užsakomųjų skrydžių bendrovės darytų konkurencinį spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui „pavyzdžiui, kalbant apie skrydžius į šiltus kraštus arba slidinėjimo vietas“. Taigi, jos nuomone, į šias oro bendroves reikėjo atsižvelgti apibrėžiant atitinkamą rinką ir vertinant poveikį konkurencijai.

199 Vis dėlto pateikiant šią kritiką tik primenama faktinė situacija, kurią Komisija išnagrinėjo ginčijamo sprendimo 6.7 punkte ir padarė išvadą, viena vertus, kad „daugelis užsakomųjų skrydžių bendrovių siūlomų paslaugų nepatenka į tą pačią rinką kaip reguliaraus oro transporto paslaugos (organizuotų atostogų pardavimas, vietų pardavimas kelionių agentūroms)“ ir, antra vertus, kad „klausimas, ar vien skrydžių pardavimas patenka į tą pačią atitinkamą rinką [gali likti neatsakytas], nes konkurencijos požiūriu atliktas vertinimas dėl to nepakistų“ (ginčijamo sprendimo 311 konstatuojamoji dalis). Atroji išvada grindžiama ieškovės šioje byloje neginčijamu pastebėjimu, kad, siūlydamos labai mažai skrydžių be papildomų paslaugų nagrinėjamuose maršrutuose, užsakomųjų skrydžių bendrovės nedarytų reikšmingo konkurencinio spaudimo *Ryanair-Aer Lingus* junginiui (ginčijamo sprendimo 306 konstatuojamoji dalis).

200 Ginčijamame sprendime išdėstytų motyvų pakanka siekiant pagrįsti remiantis tuo Komisijos padarytas išvadas. Be to, ieškovė neįrodė, kad atsižvelgimas į užsakomųjų skrydžių bendrovės būtų turėjęs įtakos Komisijos atliktam konkurencijos situacijos vertinimui.

201 Dėl to ieškovės argumentas atmestinas.

8. *Dėl keleivių apklausos*

## a) Šalių argumentai

- 202 Ieškovė kritikuoja „pernelyg didelę svarbą“, suteiktą keleivių apklausai, kuria remdamasi Komisija padarė išvadą dėl konkurencijos santykio tarp *Aer Lingus* ir jos, kuris šioje išvadoje daug glaudesnis, nei yra iš tikrųjų. Ieškovės teigimu, ši apklausa „nepakankama ir turi trūkumų“ daugeliu požiūriu, kaip tai išplaukia iš ieškinio priede esančios 2007 m. rugsėjo mėn. *York Aviation* ataskaitos dėl tam tikrų ginčijamo sprendimo aspektų.
- 203 Pirma, ieškovė teigia, kad ši apklausa buvo taip blogai suformuluota, jog keleiviams pateikti klausimai buvo „dviprasmiški ir klaidinantys“. Komisija negalėjo pagrįstai ignoruoti šių dviprasmybių, kai viena iš spręstinių problemų buvo susijusi su klausimu, ar tam tikras antrinis oro uostas yra pakankamai artimas konkretaus pagrindinio oro uosto substitutas. Šiuo klausimu Komisija pati pastebėjo, kad apklausa nebuvo skirta oro uostų pakeičiamumui įvertinti.
- 204 Antra, ieškovė tvirtina, kad vykdyta apklausa turėjo daugelį trūkumų. Pirmiausia, apklausos apimtis buvo pernelyg ribota, kad ją būtų galima laikyti reprezentuojančia visus gyventojus, dėl ko jos rezultatai nepatikimi. Tyrimas buvo susijęs su vieninteliu (t. y. Dublino) iš 50 nagrinėjamų oro uostų (į jį nebuvo įtraukti Korko ar Šanono oro uostai arba Jungtinės Karalystės ar kontinentinės Europos oro uostai), dėl ko egzistavo rizika smarkiai suklysti vertinant tikrą ne iš Airijos keliaujančių keleivių skaičių ir tai, kiek keleiviai laiko ne Airijos vežėjus substitutais maršrutuose tarp Dublino ir Jungtinės Karalystės arba kontinentinės Europos. Galiausiai, nors iš principo įmanoma organizuoti apklausą prašant apklausiamus asmenis patiems užpildyti anketą, šis metodas pasirodė visiškai netinkamas nagrinėjamu atveju dėl dviprasmiško formulavimo ir (arba) dėl baigiamojo klausimyno (žr. klausimyno 8 klausimą dėl pakeičiamumo)

bei neatitiko geros praktikos. Be to, apklausa buvo atliekama skirtingu laiku atskiro-  
 mis savaitės dienomis ir savaitėmis, o tai daro neigiamą įtaką rezultatų patikimumui  
 [pavyzdžiui, maršrutu Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas), kuriuo naudojasi  
 daug verslo keleivių, apklausa buvo organizuota savaitgalį, t. y. tuo laikotarpiu, kai jie  
 mažiau linkę keliauti]. Be to, klausimynas buvo platinamas tik angliskai, o tai reiškia,  
 kad į jį atsakiusių ne anglakalbių keleivių (pavyzdžiui, užjūrio gyventojai ir kai kurie  
 Airijoje gyvenantys darbuotojai migrantai) dalis buvo mažesnė ir kad padidėjo rizika,  
 jog klausimynas bus neteisingai suprastas.

205 Trečia, ieškovė pažymi, kad vėlesnė apklausos rezultatų analizė taip pat turėjo „aki-  
 vaizdžių trūkumų“. Konkrečiai kalbant, ieškovės teigimu, „protingas vertintojas“  
 nebūtų padaręs išvadų, kurias iš šių rezultatų padarė Komisija, prieš tai jų nepako-  
 regavęs *Ryanair* nurodytu būdu, t. y. taip, kaip aprašyta 2007 m. rugsėjo mėn. *York*  
*Aviation* ataskaitoje.

206 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, dary-  
 dama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

207 Ginčijamame sprendime Komisija pasirėmė savo tarnybų atlikta keleivių apklausa,  
 darydama išvadą, kad iš jos išplaukia, jog iš ir į Dubliną skrendantys keleiviai laiko *Aer*



*Lingus* ir *Ryanair* „artimiausiomis konkurentėmis“ (ginčijamo sprendimo 7.3.5 punktą ir visų pirma 416 konstatuojamoji dalis bei 450 išnaša; taip pat žr. I priedo 3 punktą ir II priedo A.4.5 lentelę). Rezultatai gaunami remiantis nepakoreguotais duomenimis (ginčijamo sprendimo 7.3.5.1 punktą), nepakoreguotais duomenimis pagal maršrutų kategorijas (ginčijamo sprendimo 7.3.5.2 punktą) ir nepakoreguotais duomenimis, nepaisant to, kad rezultatai liko reikšmingi (ginčijamo sprendimo 428 konstatuojamoji dalis). Šiuos rezultatus patvirtino kita dėl *Aer Lingus* atlikta apklausa (ginčijamo sprendimo 430 konstatuojamoji dalis).

208 Kalbant apie kaltinimus dėl apklausos suformulavimo ir užduotų klausimų, pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 419 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, koks buvo pagrindinis apklausos tikslas, t. y. patvirtinti arba paneigti *Ryanair* tvirtinimą, kad atitinkami klientai nelaiko jos ir *Aer Lingus* substitutais maršrutuose iš Dublino. Todėl Komisija galėjo pagrįstai manyti, jog tiesiogiai paklausti keleivių, ar jie svarstė galimybę skristi su *Aer Lingus* ar *Ryanair*, pasirinkdami skrydį konkrečiu maršrutu iš Dublino, buvo geriausias būdas išvengti iškreipto atsakymo į klausimą, kuriuo siekiama patikrinti *Ryanair* teiginį, jog koncentracijos šalys nedaro konkurencinio spaudimo viena kitai. Taigi ieškovė negali kritikuoti tokio klausimo pasirinkimo.

209 Be to, negalima teigti, kad apklausos apimtis buvo pernelyg ribota, kad ją būtų galima pripažinti reprezentatyvia, nes Komisija gavo apie 2500 atsakymų į klausimą, kuris buvo specialiai pritaikytas prie bylos ir atitiko šiuo klausimu *Ryanair* pateiktą prašymą. Kita ieškovės kritika dėl apklausos, t. y. jos organizavimas savaitgalį, anglų kalba, vien Dubline ir naudojant apklausiamųjų pildomą anketą, buvo paneigta ginčijamo sprendimo I priede, kuriame detalizuojama keleivių apklausa (ginčijamo sprendimo 415 konstatuojamoji dalis) ir kuriame Komisija iš esmės ir įtikinamai pažymėjo, kad šiuos ypatumus paaiškino laiko stoka, neleidusi organizuoti didesnės apimties

apklausos per visą savaitę, keliomis kalbomis, kituose oro uostuose ir nenaudojant anketos technikos, kuri vis dėlto dažnai pasitelkiama oro transporto sektoriuje.

- 210 Atsakant į kaltinimą dėl to, kad apklausos rezultatai nebuvo koreguojami, pažymėtina, jog gavusi *Ryanair* atsakymą į pranešimą apie prieštaravimus Komisija pakoregavo rezultatus *Ryanair* pasiūlytu būdu ir konstatavo, kad pagrindinės išvados nepakito. Tai išdėstyta ginčijamo sprendimo 426–430 konstatuojamosiose dalyse, o nagrinėjant ieškinyje ieškovė to neginčija.
- 211 Taigi visų pirma turint omenyje aplinkybę, kad ieškovės pastabos yra bendro pobūdžio, nes ji apsiriboja teiginiu, kad buvo galima surengti nuodugnesnę apklausą, neatsižvelgdama į su koncentracijos kontrolės srityje nustatytais terminais susijusius apribojimus, reikia pripažinti, kad ieškovė teisiniu požiūriu pakankamai neįrodė, kad minėti Komisijos konstatavimai neteisingi.

## 9. Dėl verslo klientų apklausos

### a) Šalių argumentai

- 212 Ieškovė tvirtina, kad, vertindama verslo klientų apklausos rezultatus, Komisija nesielgė kaip „nepriklausomas, rūpestingas ir objektyvus tyrėjas“ (visų pirma kalbant apie

atsakymus į 15, 19 ir 21 klausimyno klausimus). Jos nuomone, Komisijos veiksmai buvo selektyvūs ir nenuoseklūs, kai pasitelkė šiuos rezultatus grįsdama teiginį, kad dar egzistuoja „tarp *Aer Lingus* ir *Ryanair* [vis dar egzistuoja] prekių ženklų ir paslaugų pasiūlos skirtumų“ (ginčijamo sprendimo 366 konstatuojamoji dalis ir 377 išnaša), neatsižvelgiant į kitus aspektus, pavyzdžiui, kiek tai susiję su oro uostų pakeičiamumu, nes šie atsakymai „tam tikriems tyrimo aspektams pasirodė esantys mažai vertingi“ (ginčijamo sprendimo 97 konstatuojamoji dalis). Nusprendusi ignoruoti šiuos atsakymus, kiek tai susiję su konkurencijos santykio tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* glaudumu, Komisija neatsižvelgė į įmonių, kurių manymu, *Ryanair* ir *Aer Lingus* bei jų aptarnaujami oro uostai nėra artimi konkurentai, nuomonę. Anot Komisijos, didelių verslo klientų nuomonės „nebūtinai reprezentuoja“ *Ryanair* ir *Aer Lingus* klientų nuomonę, nes paprastai jiems svarbesnis kelionės laikas ir daugelis jų naudojami specialiomis sąlygomis (įmonėms suteikiamos sąlygos) tinklo oro bendrovėse, dėl kurių jos nebėra nešališkos šių vežėjų atžvilgiu (ginčijamo sprendimo 414 konstatuojamoji dalis). Ieškovė teigia, kad šie argumentai neįrodyti, ir, be kita ko, *Aer Lingus* atveju – dėl jų ignoruojama labai didelė keleivių dalis, t. y. keleiviai, kuriems reikšmingas kelionės laikas. Eliminuo dama šiuos duomenis, ieškovės nuomone, Komisija pervertino esamos konkurencijos tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* laipsnį, visų pirma kalbant apie maršrutus, kur verslo keleiviai, kuriems reikšmingas kelionės laikas, sudaro didelį viso keleivio skaičiaus procentą. Pavyzdžiui, nuo 2005 m. birželio mėn. iki 2006 m. birželio mėn. *Microsoft* buvo rezervavęs 3 268 *Aer Lingus* skrydžius Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas) ir vos 34 *Ryanair* skrydžius Dublinas–Londonas (*Stansted* oro uostas).

213 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 214 Ieškovė kritikuoja tai, kaip Komisija panaudojo verslo klientų atsakymus į jiems skirtą klausimyną. Nors dalis šių atsakymų buvo panaudota ginčijamame sprendime, pavyzdžiui, nusprendžiant, kad tarp *Aer Lingus* ir *Ryanair* vis dar egzistuoja tam tikrų prekių ženklo ir paslaugų pasiūlos skirtumų (ginčijamo sprendimo 366 konstatuojamoji dalis), į kitus atsakymus nebuvo atsižvelgta, nes Komisija juos pripažino turinčiais ribotą vertę, be kita ko, kalbant apie oro uostų pakeičiamumą (ginčijamo sprendimo 97 konstatuojamoji dalis). Tam tikrų paaiškinimų šiuo klausimu Komisija pateikė ginčijamo sprendimo 414 konstatuojamojoje dalyje.
- 215 Atrodo visiškai įmanoma, kad keleivių ar konkurentų atsakymai į tam tikrus klausimus pasirodo esantys daugiau arba mažiau reikšmingi ar įtikinami nei į kitus klausimus duoti atsakymai. Taigi Komisijos negalima kaltinti pasielgus nenuosekliai ir neprotingai vien dėl to, kad ji suteikė mažesnę svarbą klausimams, kuriuos laikė mažiau reikšmingais.
- 216 Nagrinėjamu atveju ieškovė negali ignoruoti ginčijamame sprendime išdėstytų priežasčių, pagrindžiančių Komisijos teiginius šiame sprendime dėl verslo klientų apklausos rezultatų (ginčijamo sprendimo 36, 97 ir 414 konstatuojamosios dalys). Šiuo atžvilgiu pripažintina, kad konstatavimas, jog didelių įmonių atsakymai nebūtinai reprezentuoja *Ryanair* ir *Aer Lingus* klientų nuomonę, nes verslo klientams gali būti labiau reikšmingas laikas ir jie gali būti sudarę sutartis su tinklo oro vežėjais, negali būti kvalifikuotas kaip neįrodytas. Laiko veiksnys verslo klientams apskritai yra svarbesnis nei kitiems keleiviams ir daugelis įmonių yra sudariusios sutartis su viena ar keliomis oro bendrovėmis.

- 217 Aplinkybė, kad viena įmonė buvo rezervavusi daug daugiau *Aer Lingus* skrydžių į Londono *Heathrow* oro uostą nei *Ryanair* skrydžių į Londono *Stansted* oro uostą, nėra rimtas įrodymas, kad šios dvi paslaugos nėra pakeičiamos, nes ši įmonė yra sudariusi sutartį su *Aer Lingus*, kuri lemia šiuo metu jos teikiamą pirmenybę šios oro bendrovės skrydžiams. Be to, pardavimas pagal sutartis su įmonėmis sudaro mažiau nei 5 % *Aer Lingus* apyvartos (331 ginčijamo sprendimo išnaša), taigi daugelis jos keleivių skrenda ne pagal tokias sutartis. Iš verslo klientų atsakymų bet kuriuo atveju išplaukia, kad apie 80 % apklausos dalyvių nurodė laikantys *Ryanair* ir *Aer Lingus* artimomis konkurentėmis maršrutuose iš ir į Airiją (atsakymai į 2 klausimyno klausimą).
- 218 Taigi nė vienas šiuo klausimo pateiktas ieškovės argumentas neleidžia suabejoti ginčijamame sprendime išdėstyta analize. Ginčijamo sprendimo 414 konstatuojamojoje dalyje Komisijos nurodytos priežastys, pagrindžiančios jos sprendimą neatsižvelgti į tam tikrus verslo klientų apklausos rezultatus, teisiniu požiūriu pakankamai pagrįstos.

## 10. *Dėl žalos vartotojams*

### a) Šalių argumentai

- 219 Ieškovė teigia, kad ginčijamame sprendime Komisija neįrodė, kad tariamas veiksmingos konkurencijos tarp *Aer Lingus* ir jos eliminavimas padarytų žalą vartotojams,

nes dėl to padidėtų kainos ir (arba) sumažėtų skrydžių skaičius (ginčijamo sprendimo 491 konstatuojamoji dalis). Anot jos, Komisijos atliktoje regresinėje analizėje yra „didelių trūkumų“ ir ji neleidžia daryti tokios išvados. Be to, ieškovės nuomone, Komisija neatsižvelgė į nuodugnų tyrimą, parodantį, kad maršrutuose, kuriuos aptarnauja vienintelis paslaugų teikėjas, kainos nėra didesnės nei tuose maršrutuose, kuriuos aptarnauja keli vežėjai. Taigi ginčijamame sprendime Komisija taip pat nenustatė, jog skrydžių skaičius buvo didinamas ir nauji maršrutai atidaromi dėl konkurencijos santykio tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* (ginčijamo sprendimo 493 konstatuojamoji dalis).

220 Be to, dėl potencialios konkurencijos tarp *Aer Lingus* ir jos dabar vienos iš šių oro bendrovių aptarnaujamuose maršrutuose (ginčijamo sprendimo 498–540 konstatuojamosios dalys) ieškovė teigia, kad Komisija pervertino šių oro bendrovių viena kitai daromą konkurencinį spaudimą ir nepakankamai įvertino trečiųjų įmonių konkurencinį spaudimą ir jų gebėjimą pradėti skraidyti šiais maršrutais. Konkrečiai kalbant, Komisija neteisingai nusprendė, jog vidiniuose Airijos maršrutuose *Ryanair* ir *Aer Lingus* naudojasi specifiniais privalumais, dėl kurių trečiųjų oro bendrovių veikla tampa „mažai tikėtina“. Komisijai nepavyko remiantis patikimais įrodymais parodyti, kad koncentracija itin apribotą veiksmingą konkurenciją, eliminuodama potencialią konkurenciją jos nurodytuose 15 maršrutų.

221 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 222 Žalos vartotojams klausimu ieškovė apsiriboja tuo, kad pakartoja ginčijamo sprendimo turinį, tvirtindama, jog to nepakanka Komisijos padarytomis išvadoms patvirtinti.
- 223 Pažymėtina, kad ginčijamame sprendime Komisija detaliai nurodė priežastis, dėl kurių koncentracija panaikintų esamą konkurenciją tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* klientų nenaudai, nesvarbu, ar tai būtų maršrutai, kuriuose koncentracijos šalių paslaugos sutampa (ginčijamo sprendimo 7.5 punktą), ar maršrutai, kuriuose veikia tik viena iš jų (ginčijamo sprendimo 7.6 punktą). Ginčijamame sprendime taip pat buvo išanalizuotas kiekvienas atskiras maršrutas, ir Komisija padarė tokias pačias išvadas (ginčijamo sprendimo 7.9 punktą).
- 224 Pateikdama šiuos argumentus, Komisija pažymėjo, jog konkurencijos kliūtys ir todėl žala vartotojams atsirastų išnykus konkurencijos santykiui tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* ir dėl to, kad nė vienas likęs ar potencialus konkurentas negalėtų veiksmingai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. Kadangi po koncentracijos susikūrus subjektas nesusidurtų su spaudimu, kuris prieš tai egzistavo tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus*, be poveikio kainoms, koncentracija turėtų įtakos ir pasiūlos kokybei bei klientams siūlomoms pasirinkimo galimybėms.
- 225 Kiek tai susiję su pastabomis dėl ekonometrinės analizės, pasakytina, kad, kalbant ir apie Komisijos studiją, ir apie ieškovės analizę, šie argumentai jau buvo išnagrinėti. Kadangi ieškovė nepateikia naujų argumentų šiuo klausimu, darytina nuoroda į pirmą išdėstytus vertinimus (žr. šio sprendimo 138–194 punktus).

- 226 Taigi nė vienas iš ieškovės pateiktų argumentų neleidžia abejoti ginčijamame sprendime padaryta analize.
- 227 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad visas pirmasis ieškinio pagrindas atmestinas.
- 228 Vis dėlto šio atsakymo įtaka koncentracijos operacijos poveikio konkurencijai analizės įvertinimui reikalauja, kad būtų išnagrinėti trys kiti šiam klausimui skirti ieškinio pagrindai.

*B — Dėl antrojo ieškinio pagrindo, susijusio su įėjimo į rinką kliūčių įvertinimu*

- 229 Įvertinusi esamos konkurencijos padėtį atitinkamose rinkose ir išvardijusi priežastis, dėl kurių koncentracija panaikintų esamą konkurenciją tarp koncentracijos šalių vartotojų nenaudai, Komisija nagrinėjo klausimą, kiek naujo subjekto įėjimas į rinką galėtų daryti spaudimą po koncentracijos susikūrusio subjekto elgesiui (ginčijamo sprendimo 7.8 punktas). Komisija pažymėjo, jog tam, kad įėjimas į rinką galėtų būti pripažintas pakankamu konkurenciniu spaudimu koncentracijos šalims, jis turėtų būti pripažintas tikėtiniu, įvykti laiku ir to turėtų pakakti užkirsti kelią potencialiam koncentracijos poveikiui konkurencijai arba jį atsverti (ginčijamo sprendimo 545 konstatuojamoji dalis ir 547 išnaša, kurioje daroma nuoroda į gairių 68 punktą).



230 Nagrinėjant šį ieškinio pagrindą reikšminga Komisijos analizė ginčijamame sprendime suskirstyta į tokius etapus: pirma, konstatavimas, kad administracinės kliūtys nėra didelė įėjimo į rinką kliūtis (ginčijamo sprendimo 7.8.2 punktas); antra, įėjimo kliūčių konstatavimas dėl didelės bazės Airijoje turinčių *Ryanair* ir *Aer Lingus* „stiprios pozicijos“ (ginčijamo sprendimo 7.8.3 punktas); trečia, konstatavimas, kad rinkoje, kurią jau aptarnauja dvi galingos ir įsitvirtinusias prekių ženklus turinčios oro bendrovės, įėjimo sąnaudos ir rizika yra reikšmingos (ginčijamo sprendimo 7.8.4 punktas); ketvirta, konstatavimas, kad yra didelė rizika, jog *Ryanair-Aer Lingus* junginys imsis „agresyvių represalijų“ [nagrinėjime Komisija paminėjo *easyJet*, *MyTravelLite* ir *Go Fly* bandymus įeiti į rinką (ginčijamo sprendimo 7.8.5 punktas)]; penkta, konstatavimas, kad kitas rinkas konkurentai laiko patrauklesnėmis nei mažą Airijos rinką (ginčijamo sprendimo 7.8.6 punktas); šešta, konstatavimas, kad oro uostų perpildymas sudaro didelę įėjimo į rinką kliūtį, nesvarbu, ar būtų kalbama apie Dublino oro uostą, ar apie tam tikrus paskirties oro uostus (ginčijamo sprendimo 7.8.7 punktas); septinta, konstatavimas, kad solidi po koncentracijos susikūrusio junginio pozicija Dublino oro uoste gali trukdyti tolesnei konkurentų plėtrai (ginčijamo sprendimo 7.8.8 punktas).

231 Darydama išvadą šiuo klausimu, Komisija nusprendė, kad skrydžiams iš ir į Dubliną konkuruojant su *Ryanair-Aer Lingus* junginiu yra nemažai svarbių kliūčių. Šias kliūtis sudaro ne vien dalinės oro uosto perkrovos problema; jos, be kita ko, susijusios su įtvirtinta *Ryanair* ir *Aer Lingus* pozicija jų bazės valstybėje. Anot Komisijos, tyrimas parodė, kad dėl daugelio kliūčių beveik visų maršrutų, kurių paslaugos sutampa, atveju naujo subjekto įėjimas į rinką mažai tikėtinas ar net visai netikėtinas. Nesant naujų potencialių rinkos dalyvių didelėje maršrutų, kurių paslaugos sutampa, dalyje ir atsižvelgiant į aplinkybę, jog konkurentai vieningai teigė net nesvarstysiantys galimybės reikšmingai tiesiogiai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu (be kita ko, atidarydami bazę Dubline), Komisija padarė išvadą, kad jokio naujo subjekto įėjimas į rinką nėra įmanomas, jis neįvyktų laiku ir jo nepakaktų, kad po koncentracijos susikūrusiam subjektui būtų daromas pakankamas konkurencinis spaudimas ir

užkirstas kelias tikėtinam numatomos koncentracijos antikonkurenciniam poveikiui (ginčijamo sprendimo 784 konstatuojamoji dalis).

1. *Dėl reikšmės, pripažintinos aplinkybei, jog nagrinėjamoje rinkoje neatsiranda naujų konkurentų*

a) Šalių argumentai

<sup>232</sup> Pirmiausia ieškovė pripažįsta, jog tam, kad įėjimas į rinką galėtų būti laikomas pakankamu konkurenciniu spaudimu, jis turėtų būti tikėtinai, įvykti laiku ir pakakti užkirsti kelią potencialiam koncentracijos poveikiui konkurencijai arba jį atsverti (ginčijamo sprendimo 545 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto ieškovė tvirtina, kad Komisija padarė kelias akivaizdžias vertinimo klaidas, tikrindama, ar šios sąlygos įvykdomos nagrinėjamu atveju, nusprenddama, jog naujo subjekto įėjimas į rinką nėra tikėtinai, įvyktų pernelyg vėlai ir to nepakaktų pakankamam konkurenciniam spaudimui po koncentracijos susikūrusiam subjektui sukurti bei panaikinti tikėtiną antikonkurencinį numatomos koncentracijos poveikį (ginčijamo sprendimo 784 konstatuojamoji dalis). Anot ieškovės, numatyta koncentracija itin neribotų veiksmingos konkurencijos, nes naujo subjekto įėjimo į rinką galimybės pakanka bet kokiam konkurencijos sumažėjimui dėl koncentracijos kompensuoti. Šiuo klausimu ji pabrėžia, jog neprieštarauja Komisijai dėl aplinkybės, kad po koncentracijos naujo subjekto įėjimas į rinką daugelyje maršrutų taptų „mažai tikėtinai“.

<sup>233</sup> Ieškovės nuomone, iš tikrųjų kyla esminis klausimas, kokią reikšmę reikia suteikti aplinkybei, kad rinkoje neatsiras naujų subjektų. Komisija mano, jog tai reiškia įėjimo į rinką kliūčių buvimą, o ieškovė teigia, kad tai veikiau paaiškinama veiksmingai dirbančios oro bendrovės veikla nagrinėjamuose maršrutuose, kurių paslaugos klientams taip gerai šiuos tenkina, kad rinkoje nelieka vietos pelningai pradėti veiklą. Ieškovės teigimu, kadangi tariamo antikonkurencinio poveikio ir įėjimo į rinką kliūčių vertinimas glaudžiai susiję, naujo subjekto įėjimas į rinką yra reikšmingas, tik jei toks įėjimas būtų laikomas reikalingu, siekiant kompensuoti tariamą konkurencinio spaudimo išnykimą dėl koncentracijos. Tačiau Komisija smarkiai pervertino konkurencinį spaudimą, kuris tariamai turėtų išnykti dėl koncentracijos, ir dėl šios priežasties pervertino reikalaujamas įėjimo į rinką galimybes šiam išnykimui kompensuoti. Ieškovė mano, jog liberalizuotoje rinkoje, esant daugeliui potencialių naujų dalyvių, paprasčiausio naujo subjekto įėjimo į rinką per protingą laiką pavojaus pakanka tam, kad po koncentracijos susikūrus subjektas negalėtų pasinaudoti tariamu konkurencinio spaudimo išnykimu. Taigi, anot jos, Komisija nepagrįstai primygtinai reikalauja naujo subjekto įėjimo į rinką, kuris turėtų „įvykti laiku“ ir „neabejotinai“, arba mano, jog naujo subjekto veiklos vien keliuose iš 50 koncentracijos paveiktų maršrutų pagal savo apimtį nepakaktų tariamam antikonkurenciniam poveikiui kompensuoti.

<sup>234</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>235</sup> Pirmiausia pritarimas ieškovės pateiktiems argumentams iš tiesų reikalautų grįžti prie išvados, kurią Bendrasis Teismas yra padaręs išnagrinėjęs pirmąjį ieškinio pagrindą.

- 236 Teisinga, kad, kaip tvirtina ieškovė, tariamo antikonkurencinio poveikio ir įėjimo į rinką kliūčių vertinimas glaudžiai susiję. Šiuo klausimu svarbu pažymėti, jog ieškovė pritaria Komisijos nuomonei, kad naujo subjekto įėjimas į rinką teoriniu požiūriu reikšmingas, kai jis leidžia kompensuoti tariamą konkurencinio spaudimo išnykimą dėl koncentracijos. Naujų konkurentų įėjimo į nagrinėjamą rinką klausimą ginčijamo sprendimo 7.8 punkte Komisija nagrinėjo būtent iš šios perspektyvos.
- 237 Vis dėlto išnagrinėjęs pirmąjį ieškinio pagrindą Bendrasis Teismas pritarė Komisijos konstatavimams, kiek tai susiję su šiuo metu tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* esamos konkurencijos vertinimu ir koncentracijos poveikiu šiai konkurencijai.
- 238 Tokiomis aplinkybėmis klausimas dėl naujų konkurentų įėjimo į nagrinėjamą rinką pirmiausia grindžiamas hipoteze dėl naujo subjekto, bandančio įeiti į rinką, kurioje veiktų po koncentracijos susikūrus subjektas, t. y. subjektas, dėl kurio anksčiau konstatuota, jog jis panaikintų dabartinę konkurenciją tarp koncentracijos šalių vartotojų nenaudai.
- 239 Todėl paprasčiausias ieškovės nurodyto naujo subjekto įėjimo į rinką „pavojus“ nėra pakankamas. Ieškovės pateikto paaiškinimo, kad nauji subjektai neatsiranda, nes jos veikla nagrinėjamuose maršrutuose veiksminga ir klientai patenkinti, dėl ko naujas subjektas neturi jokios galimybės veikti pelningai, juo labiau nepakanka. Šiuo atveju svarbu apibūdinti naujo subjekto įėjimo į rinką, kuris kompensuotų šioje vertinimo stadijoje ginčijamame sprendime teisingai apibrėžtą antikonkurencinį poveikį, perspektyvą.

## 2. Dėl įėjimo ir pasitraukimo iš rinkos oro transporto sektoriuje

### a) Šalių argumentai

<sup>240</sup> Ieškovė teigia, kad Komisijos nustatytų įėjimo į rinką kliūčių buvimą paneigia daugelis naujų subjektų įėjimo į rinką ir pasitraukimo iš jos atvejų, kurie būdingi Europos oro transporto rinkai nuo jos dereguliavimo (žr. 2008 m. liepos 31 d. *York Aviation* ataskaitą apie įėjimus į rinką ir pasitraukimus iš jos Europos oro transporto sektoriuje). Anot jos, šiam sektoriui būdinga aktyvi konkurencija ir mažos įėjimo į rinką kliūtys, o tai parodo „labai greita [*Ryanair*] plėtra“ Europoje. Be to, nemažai konkurencijos tarnybų yra pripažinusios, kad rinkos dalys neturi būti laikomos neišvengiamai liudijančiomis apie įėjimo į rinką kliūčių egzistavimą. Ieškovės teigimu, šios tarnybos yra pažymėjusios, kad oro transporto sektoriuje buvo daug naujų įėjimų į rinką ir pasitraukimų iš jos, dėl ko, nesant su oro uostais ar laiko tarpais susijusių reikalavimų, atsiranda naujų subjektų įėjimo pavojus [žr., pavyzdžiui, 2004 m. vasario 11 d. Komisija sprendimą (byla COMP/M.3280 – *Air France/KLM*)]. Be to, neteisinga teigti, kad oro bendrovės neįeina į rinkas, kuriose jau veikia *Ryanair*: nuo 2003 m. balandžio mėn. iki 2006 m. spalio mėn. buvo 63 tokių įėjimų į rinką pavyzdžių, kalbant apie miestų poras, ir 9 pavyzdžiai, kalbant apie oro uostų poras, tarp kurių buvo įėjimo į rinką atvejų Airijoje (2007 m. vasario 20 d. *RBB Economics* ataskaitą dėl įėjimo į rinką kliūčių).

<sup>241</sup> Komisija ginčija šiuos argumentus. Ji, be kita ko, pažymi, kad byla *Air France/KLM* skiriasi nuo šios bylos dėl tokių priežasčių: šios koncentracijos operacijos šalių pasiūlymas perleisti laiko tarpusius maršrutu Paryžius–Amsterdamas buvo tik viena iš daugelio taikytų korekcinų priemonių; dėl šios koncentracijos susikūrus subjektas susidurtų su greitaeigio traukinio konkurencija; be to, įvairūs konkurentai parodė suinteresuotumą įeiti į atitinkamą rinką arba pageidavo gauti laiko tarpusį šiame maršrute.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>242</sup> Ieškovė ginčija ginčijamame sprendime Komisijos išdėstytą analizę, kiek tai susiję su įėjimo į atitinkamas rinkas klausimu, pažymėdama, kad Europos oro transporto rinkoje nuo jos dereguliacijos buvo nemažai įėjimo į rinką ir pasitraukimo iš jos atvejų.

<sup>243</sup> Šis teiginys pernelyg bendro pobūdžio, kad galėtų leisti suprasti, kodėl Komisijos analizė klaidinga. Ši analizė skirta ne oro transporto sektoriui, o konkrečiai sukonzentruota į 35 maršrutus iš Airijos, kuriuose koncentracijos šalių paslaugos sutampa. Šių maršrutų ir juose veikiančių oro bendrovių ypatumai yra išdėstyti ginčijamame sprendime, kuriame Komisija pabrėžė privalumą dėl aplinkybės turėti bazę Airijoje, *Ryanair* ir *Aer Lingus* prekių ženklų žinomumą šiose rinkose ir daugelį bandymų įeiti į rinką, kurie buvo nesėkmingi, nes konkurentai vieningai teigė, kad net nesvarstyty galimybės reikšmingai tiesiogiai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. Taigi išvados dėl konkurencijos ir įėjimo į rinką kliūčių pagrįstos tiksliniu į nagrinėjamas rinkas, o ne apskritai į oro transporto sektorių nukreiptu vertinimu.

<sup>244</sup> Be to, pažymėtina, kad ieškovės nurodyti iš *RBB Economics* ataskaitos paimti duomenys nepatvirtina jos tezės (žr. 2007 m. vasario 20 d. *RBB Economics* ataskaitą dėl įėjimo į rinką kliūčių). Iš šios ataskaitos III priede esančios lentelės („Nesenu įėjimų į rinką konkuruojant su *Ryanair* pavyzdžiai“) matyti, kad didelė dalis nurodytų pavyzdžių, kalbant apie maršrutus iš Airijos (Dublino, Korko ar Šanono oro uostų), buvo nepavykę bandymai įeiti į rinką, nes tą patį kitų metų mėnesį atitinkama oro bendrovė nebeveikė rinkoje (maršrute Korkas–Londonas – *bmibaby*; maršrute Dublinas–Londonas – *CityJet*; maršrute Dublinas–Bristolis – *Air Southwest*; maršrute Dublinas–Glasgas – *British Airways*; maršrute Šanonas–Londonas – *easyJet*), arba į rinką

įėjo *Aer Lingus* (maršrutuose Dublinas–Bristolis ir Dublinas–Liverpulis). Šiuo atveju buvo tik trys išimtys (maršrutas Dublinas–Londonas – *Air France*, paminėta ginčijamame sprendime, maršrutas Dublinas–Malaga – *Spanair* bei maršrutas Dublinas–Faras – *TAP Portugal* be nuorodos į skrydžius kitais metais). Visi kiti pavyzdžiai buvo susiję su maršrutais, kurių išskridimo ar paskirties taškas nebuvo Dublino, Korko ir Šanono oro uostai. Taigi iš visų rinkoje veikiančių konkurentų būtent *Aer Lingus* darė *Ryanair* pagrindinį konkurencinį spaudimą 35 maršrutuose, kuriuose koncentracijos šalių paslaugos sutampa. Kiti nesenų įėjimo į rinką atvejai marginaliniai.

- <sup>245</sup> Todėl negalima daryti išvados, kad ginčijamame sprendime Komisijos nurodytą įėjimo į rinką kliūčių egzistavimą paneigia daugelis įėjimo į rinką ir pasitraukimo iš jos atvejų, kurie būdingi Europos oro transporto rinkai nuo jos dereguliacijos.

### 3. Dėl atsižvelgimo į „Ryanair“ verslo modelį

#### a) Šalių argumentai

- <sup>246</sup> Ieškovė kaltina Komisiją neįvertinus įėjimo į rinką, atsižvelgiant į jos įgyvendinamą verslo modelį (mažos sąnaudos – mažos kainos). Įėjimo į rinką kliūtis apibrėžiama kaip veiksnys, dėl kurio „įėjimas į rinką neįmanomas ar nepelningas, nors jau

veikiančios įmonės gali taikyti kainas, viršijančias lygį, kuris galėtų susiformuoti esant laisvai konkurencijai“ (Komisijos apmastytųjų dėl EB 82 straipsnio taikymo 38 punktas). Anot ieškovės, aplinkybė, jog šiuo metu *Ryanair* iš Dublino aptarnaujamuose maršrutuose neatsiranda naujų subjektų, nėra didelių įėjimo į rinką kliūčių arba konkurencijos proceso silpnumo ženklas. Jos nuomone, tai atvirkščiai parodo, jog *Ryanair* siūlo tokius konkurencingus pajėgumus ir kainas, kad kitos oro bendrovės mano, jog nėra prasmės įeiti į rinką, nes jos negalėtų konkuruoti su *Ryanair* kainomis, o paklausa nebūtų pakankama, kad pateisintų pajėgumų padidinimą. Jeigu *Ryanair* pakeistų savo verslo modelį taikydama „kainas, viršijančias lygį, kuris galėtų susiformuoti esant laisvai konkurencijai“, trečiosios oro bendrovės galėtų laisvai pradėti veiklą jos aptarnaujamuose maršrutuose. Šiuo klausimu ieškovė pastebi, jog Komisija ignoravo arba atmetė įrodymus, parodančius, jog maršrutuose, kuriuose ji yra vienintelė vežėja, jos taikomos kainos tokios pat mažos kaip ir taikomos maršrutuose, kuriuose ji susiduria su konkurencija, arba net dar mažesnės (žr. 2007 m. rugsėjo mėn. *RBB Economics* ekonominę kritiką). Be to, ieškovės manymu, svarbu atsižvelgti į *Ryanair* norą išlaikyti *Aer Lingus* kaip „atskirą ir skirtingą prekių ženklą“. Taigi koncentracija siekiama išsiskverbti į kitokį rinkos segmentą ir pradėti konkuruoti su „visas paslaugas siūlančiomis“ oro bendrovėmis ne kaip mažų kainų oro vežėjui, o siūlant panašias į šių bendrovių paslaugas, bet mažesnėmis kainomis. Ieškovė teigia, kad ši tikslą lengviau pasiekti susijungus su esamu nacionaliniu oro vežėju, nei kuriant naują oro bendrovę ir naują prekių ženklą, visų pirma atsižvelgiant į laiko tarpinių trūkumą pagrindiniuose oro uostuose.

247 Komisija tvirtina, kad nors ieškovės pacituota apibrėžtis galioja vertinant įmonės elgesį EB 82 straipsnio požiūriu, ji nėra tiesiogiai taikoma koncentracijų kontrolės srityje. Reikšmingą kriterijų sudaro siekis nustatyti, ar įėjimas į rinką užkirstų kelį kainų padidinimui, viršijant iki koncentracijos operacijos susiklosčiusį lygį. Be to, aplinkybė, jog *Ryanair* reguliariai praneša apie didelį pelną, prieštarauja jos teiginiui, kad ji maksimizuoja keleivių skaičiaus augimą, netaikydama didesnių kainų tuomet, kai ji yra vienintelis operatorius. Komisija taip pat pažymi, jog galimo konkuravimo maršrutuose iš Dublino požiūriu nė vieno kito vežėjo, išskyrus *Aer Lingus*, sąnaudos



ir panaudotas turtas neprilygsta *Ryanair*. Naujam rinkos subjektui, kurio bazinis oro uostas yra maršruto paskirties vietoje, „alternatyviosios sąnaudos“ dėl įėjimo į rinką būtų didesnės nei *Aer Lingus*, nes jis turėtų daugiau galimybių panaudoti lėktuvus maršrutuose, kuriuose kainų konkurencija ne tokia aktyvi. Komisija teigia, kad įėjimas į rinką konkuruojant su mažiausias sąnaudas turinčių ūkio subjektu rizikingas ir potencialiai nepelningas reikiamų investicijų požiūriu. Šis negrįžtamų investicijų ir potencialiai mažo pajamų srauto junginys, Komisijos nuomone, sudaro įėjimo į rinką kliūtį.

#### b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>248</sup> Kalbant apie įėjimo į rinką kliūčių analizę, reikia atlikti vertinimą iš Komisijos pozicijų, kai ji nagrinėjo, ar naujų konkurentų įėjimas į rinką gali būti laikomas pakankamu konkurenciniu spaudimu, kad būtų užkirstas kelias potencialiam koncentracijos operacijos antikonkurenciniam poveikiui arba jis būtų kompensuotas. Šioje byloje antikonkurencinis poveikis atsirastų išnykus konkurencijos santykiui tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus*, dėl ko sustiprėtų *Ryanair* rinkos galia daugelyje maršrutų. Ieškovės kaltinimai dėl šios vertinimo dalies buvo ištirti ir atmesti nagrinėjant pirmąjį ieškinio pagrindą. Jie bus ištirti ir vertinant kiekvieną atskirą maršrutą nagrinėjant trečiąjį ieškinio pagrindą.

<sup>249</sup> Atsižvelgiant į tai pasakytina, kad analizei nėra reikšmingas ieškovės teiginys, jog naujų konkurentų nebuvimas jos aptarnaujamuose maršrutuose iš Dublino liudija apie faktą, kad jos siūlomos kainos ir pajėgumai tokie konkurencingi, jog nė vienas

konkurentas nėra suinteresuotas pradėti konkurenciją. Net jeigu šis tvirtinimas būtų pagrįstas, jame kalbama apie konkurencijos situaciją, kai rinkoje kaip *Ryanair* konkurentė arba labiausiai tikėtina jos potenciali konkurentė dar veikia *Aer Lingus*. Tačiau šioje analizės stadijoje svarbi ne dabartinė situacija, o situacija, kuri po koncentracijos susiklostytų maršrutuose, kuriuose dominuotų *Ryanair-Aer Lingus* junginys.

250 Be to, ieškovės teiginys, kad po koncentracijos ji neketina taikyti didesnių kainų nei laisvojoje konkurencijoje susiklostęs lygis, ir tai tariamai patvirtina aplinkybė, jog maršrutuose, kuriuose šiuo metu ji yra vienintelė vežėja, taikomos kainos tokios pat mažos kaip taikomos maršrutuose, kuriuose ji susiduria su konkurencija, arba net dar mažesnės, negali sukelti abejonių dėl Komisijos įėjimo į rinką kliūčių analizės. Kaip tvirtina Komisija, koncentracijos kontrolė skiriasi nuo piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi kontrolės, nes ji susijusi su rinkos struktūros, o ne įmonių elgesio kontrole. Koncentracijos kontrolės tikslas – remiantis perspektyvine rinkos struktūrų analize užkirsti kelią koncentracijai, kuri itin apribotų veiksmingą konkurenciją bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje, be kita ko, sukurdama ar sustiprindama dominuojančią padėtį. Taigi, kalbant apie kainas, reikšmingas yra kriterijus, leidžiantis nustatyti, ar naujo konkurento įėjimas į rinką galėtų sutrukdyti kainoms kilti viršijant iki koncentracijos galiojusių kainų lygį. Kainos kriterijus nėra vienintelis, į kurį gali būti atsižvelgta, nes koncentracijos įvykdymas gali turėti įtakos ir disponuojamiems pajėgumams, ir pasirinkimui ar paslaugų kokybei arba inovacijoms.

251 Nesant *Aer Lingus, Ryanair* atsirastų didelė pagunda maksimizuoti savo pelną, turint omenyje konkurencinio spaudimo nebuvimą, prijungus savo pagrindinę esamą ar potencialią konkurentę paveiktose rinkose. *Ryanair* ketinimai, susiję su *Aer Lingus* panaudojimu arba jos ankstesne praktika tarifų srityje, nepaneigia įsitikinimo dėl

struktūrinės rizikos, matomos išanalizavus antikonkurencinį poveikį dėl konkurencijos tarp koncentracijos šalių išnykimo.

- <sup>252</sup> Taigi iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad Komisijos negalima kaltinti neteisingai ištyrus konkurencijos situaciją ir nepakankamai atsižvelgus į *Ryanair* verslo modelį, vertinant naujų subjektų įėjimo į paveiktas rinkas tikimybę.

#### 4. Dėl privalumų, susijusių su bazėmis Airijoje

##### a) Šalių argumentai

- <sup>253</sup> Pirmiausia ieškovė ginčija, jog tariama jos ir *Aer Lingus* turima „galia“ atsirado dėl didelių jų bazių Airijoje. Jos teigimu, Komisija nepateikė bazės sąvokos apibrėžties ir apsiribojo teiginiu, jog aktyvi *Ryanair* ir *Aer Lingus* veikla Dublino oro uoste suteikia joms pranašumą prieš konkuruojančias oro bendroves. Tačiau tariami pranašumai atsiranda dėl *Ryanair* tinklo, o ne dėl bazių. Be to, Komisija suteikė didelės reikšmės konkurentų ir trečiųjų suinteresuotų asmenų atsakymams į su bazėmis susijusį klausimyną, be kita ko, Airijos transporto ministerijos, kuri priešinasi koncentracijai, atsakymui. Ieškovė mano, kad Komisija taip pat paneigė *Ryanair* duomenų, kuriuo ji pateikė siekdama įrodyti bet kokio pranašumo dėl bazės Dubline turėjimo nebuvimą arba palyginti situaciją su bazių Šarlerua arba Hane, reikšmingumą (žr. 2007 m.

vasario 20 d. *RBB Economics* ataskaitą dėl įėjimo į rinką kliūčių ir 2006 m. lapkričio 28 d. *Ryanair* generalinio direktoriaus pavaduotojo pasirašytą dokumentą dėl ekonominių oro bazės aspektų). Ieškovė teigia, kad taip Komisija perkėlė jai įrodinėjimo pareigą ir pasielgė ne kaip „objektyvus ir nešališkas vertintojas“.

254 Pirma, ieškovė neigia masto ekonomiją dėl bazių. Ji teigia, jog 2007 m. vasario 19 d. *Aer Lingus* atliktas sąnaudų ekonomijos apskaičiavimas, į kurį ginčijamo sprendimo 414 išnašoje daro nuorodą Komisija, buvo paremtas prielaidomis. *Aer Lingus*, kurios lėktuvų bazė iš esmės yra Dubline, negali atskirti su laivyno dydžiu ir bazės dydžiu susijusios masto ekonomijos. Klientų aptarnavimą arba antžemines paslaugas galima be jokių sunkumų gauti Dublino oro uoste, ten bazės neturinčioms oro bendrovėms nepatiriant jokios neigiamos įtakos. Ieškovės teigimu, ji pati naudojasi tokia subranža savo antžeminėms paslaugoms. *Dublin Airport Authority plc* (Dublino, Korko ir Šanono oro uostus valdanti bendrovė) nesuteikia *Ryanair* geresnių prieigos prie registracijos sistemos sąlygų nei siūlomos kitoms bendrovėms, o informacijos lange liais galima be jokių sunkumų dalytis su kitomis bendrovėmis. Dėl trikdžių ieškovė pastebi, jog visose 23 bazėse „naudoja“ keturis rezervinius lėktuvus. Todėl, anot jos, galima sąnaudų ekonomija dėl lėktuvų pergrupavimo atsiranda dėl jos laivyno, o ne dėl bazės. Kalbėdama dėl laiko tarpų ir statymo vietų ieškovė visų pirma pažymi, jog pagal 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpų paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t. p. 3) reikalaujama, kad, skiriant naujus laiko tarpus, naujiems vežėjams būtų teikiama pirmenybė, palyginti su jau veikiančiais. Be to, jau veikiantys ir nauji vežėjai vienodai traktuojami skiriant lėktuvų stovėjimo vietas, ir tam tikrame oro uoste jau veikiantis vežėjas neturi jokių pranašumų prieš naują vežėją. Ieškovė taip pat ginčija turinti „stiprią derybinę poziciją“ oro uostų ir reguliavimo

institucijų atžvilgiu, kaip pažymima ginčijamo sprendimo 383 konstatuojamojoje dalyje. Dublino oro uoste *Ryanair* nesinaudoja nuolaidomis dėl savo dydžio ir nesitiki jų gauti po koncentracijos. Dėl su tiekėjais pradėtose derybose pasiektų privalumų ieškovė pažymi, kad svarbiausi *Ryanair* sąnaudų aspektai susiję su visu jos tinklu ir neapsiriboja oro uostu.

255 Antra, ieškovė tvirtina, negaunanti iš Dublino oro uosto jokio ypatingo konkurencinio pranašumo dėl savo dydžio, priešingai nei teigiama ginčijamo sprendimo 384 konstatuojamojoje dalyje. Pavyzdžiui, *Ryanair* pažymi, kad savo vieninteliu Korke bazuojamu lėktuvu kasdien vykdanči šėis skrydžius, o 19 Dubline bazuojamų lėktuvų ji vidutiniškai vykdo tik keturis skrydžius. Jos sąnaudos įvairiuose oro uostuose, iš kurių ji skrenda vos vieną ar du kartus per dieną, taip pat panašios į sąnaudas šiose bazėse arba yra net mažesnės. Be to, kitos oro bendrovės gali patraukti savo lėktuvą iš aptarnaujamo maršruto arba pridėti papildomą ir naudoti savo bazes kitame Dublino, Šanono ir Korko oro uostus aptarnaujančio maršruto gale, kad pradėtų konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. *Ryanair* taip pat teigia įrodžiusi, kad Dubline bazuojamų lėktuvų skaičiaus padidinimas neturi juntamo poveikio jos veiklos sąnaudoms. Galiausiai aplinkybė, kad *Ryanair* savo noru aptarnauja skrydžius į Dubliną iš kito maršruto galo sunkiai dera su privalumo Dubline turėjimu.

256 Trečia, ieškovė pabrėžia neturinti pajėgumų greičiau reaguoti į paklausos pasikeitimus dėl to, kad aktyviau veikia, išvykdama iš tam tikro oro uosto, priešingai nei pažymima ginčijamo sprendimo 389–392 konstatuojamosiose dalyse. Ji nurodo, kad bazės Airijoje neturintys vežėjai turi tokią pačią prieigą prie informacijos kaip ir ten bazę turintys vežėjai. Be to, sezoninė įtaka nesunkiai numatoma bet kokios oro bendrovės. Galiausiai užsakomųjų skrydžių bendrovės daro veiksmingą konkurencinį spaudimą

sezono metu ir vykstant ypatingiems renginiams. Pavyzdžiui, nepaisant to, kad neturi bazės Dubline, šios bendrovės turi galimybę aptarnauti skrydžius žiemos sezono metu, jeigu yra sniego, ir nėra reikšminga, ar jie siūlo kelis kasdienius skrydžius metų laikotarpiu.

<sup>257</sup> Ketvirta, ieškovė mano, jog, priešingai nei teigiama ginčijamo sprendimo 555–560 konstatuojamosiose dalyse, Dubline bazę turintys konkurentai darytų konkurencinį spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui. Neteisinga manyti, kad dėl skirtingų ekonominių modelių bei nedidelės apimties dabartinės veiklos *CityJet* ir *Aer Arann* nebegalėtų išplėsti savo paslaugų Dubline, kad darytų didesnę konkurencinį spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui. Ieškovė pažymi, kad Komisija buvo pernelyg susikoncentravusi į didelius *Aer Arann* verslo klientus, pakankamai neatsižvelgdama į spartų šios bendrovės augimą ir jos norą pradėti agresyvią konkurenciją su *Ryanair*. Be to, per naktį Dublino oro uoste lėktuvą laikančios bendrovės taip pat daro spaudimą, priešingai nei ginčijamo sprendimo 400 ir 560 konstatuojamosiose dalyse teigia Komisija. Skrydžiams ryte ir vakare bendrovei nereikalinga bazė.

<sup>258</sup> Penkta, anot ieškovės, kitame maršruto iš Dublino gale bazę turintys konkurentai darytų konkurencinį spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui. Kadangi Airija – „turistinė kryptis“, daugelis keleivių kilę iš kitų šalių nei Airija, bent jau tuose maršrutuose, dėl kurių yra duomenų. Taigi vadovaujantis Komisijos argumentais bazės Airijoje turėjimas iš tikrųjų sudarytų nepatogumų. Ieškovė taip pat pastebi, kad daugelis Dublino oro uostą aptarnaujančių oro bendrovių neikūrė jame bazės dėl to, kad nemato jokios naudos.

- 259 Šešta, ieškovė tvirtina, kad maršrutus iš taško į tašką neturint bazės, vadinamuosius „W tipo maršrutus“, aptarnaujančios bendrovės tam tikrais maršrutais daro veiksmingą konkurencinį spaudimą. Tokie maršrutai, anot jos, pelningi net atliekant tik vieną du skrydžius į abi puses per dieną tarp oro uostų, kuriuose bendrovės neturi bazės, kaip tam tikruose maršrutuose daro *Ryanair*.
- 260 Komisija ginčija šiuos argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą. Be to, ji pripažįsta, jog masto ekonomija įmanoma ir tinklo, ir laivyno lygiu. Pavyzdžiui, *EasyJet* yra vienintelė pigių skrydžių oro bendrovės, vykdanči panašios apimties veiklą kaip *Ryanair*. Vis dėlto, neprieštaraudama savo pačios argumentams dėl našumo pasiekimų, *Ryanair* negali neigti masto ekonomijos eksploatuojant bazę ar tinklą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 261 Analizuodama šį ieškinio pagrindą sudarančias įėjimo į rinką kliūtis, ginčijamame sprendime Komisija išnagrinėjo „įėjimo į rinką kliūčių dėl stiprios Airijoje bazės turinčių *Ryanair* ir *Aer Lingus* pozicijos“ (ginčijamo sprendimo 7.8.3 punktą). Anot Komisijos, aplinkybė, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* veikia iš tos pačios bazės Dubline, taip pat dirba Korke bei Šanone, yra viena iš priežasčių, dėl kurių šios dvi oro bendrovės yra artimiausios konkurentės maršrutuose iš ir į Airiją (ginčijamo sprendimo 552 konstatuojamoji dalis). Šiuo klausimu iš Komisijos sprendimų praktikos matyti, kad masto ekonomija dėl išteklių tam tikroje bazėje lankstumo ir dėl galimybės paskirstyti nekintamas sąnaudas daugeliui maršrutų sudaro įėjimo į rinką kliūtį, nes

„tam tikrame oro uoste įkurtą veiklos bazę turintis vežėjas turės aiškių su sąnaudomis susijusių privalumų“. Šioje byloje, Komisijos nuomone, ši įėjimo į rinką kliūtis vaidmenį sustiprina dviejų didelės apimties veiklą tame pačiame oro uoste vykdančių vežėjų aljansas (ginčijamo sprendimo 553 konstatuojamoji dalis ir 557 išnaša).

<sup>262</sup> Atsižvelgdama į tai ginčijamame sprendime Komisija nagrinėjo, kokiomis sąlygomis kiti vežėjai galėtų pakeisti dėl koncentracijos išnyksiantį konkurencinį spaudimą ir kiek bazės Dubline neturėjimas galėtų sudaryti įėjimo į rinką kliūtį. Ji išnagrinėjo tris galimybes: naujas bazę Dubline įkuriantis rinkos subjektas, naujas kitame maršruto gale bazę jau turintis rinkos subjektas ir naujas rinkos subjektas, kuris pradeda veiklą atskiruose maršrutuose, neturėdamas bazės nė viename maršruto gale (ginčijamo sprendimo 554 konstatuojamoji dalis ir 7.8.3.1–7.8.3.5 punktai). Remdamasi tuo Komisija padarė išvadą, jog nepakanka nuorodų atstoti nuomonę, kad naujas vežėjas įeity į rinką, turėdamas bazę Dubline, Korke arba Šanone (ginčijamo sprendimo 7.8.3.2 punktas) ir kad apskritai įėjimo į rinką bazuojantis paskirties oro uoste bei įėjimo į rinką nesibazuojant paskirties oro uoste nepakanka konkurenciniam spaudimui, kuris iki koncentracijos operacijos egzistuoja tarp koncentracijos šalių (ginčijamo sprendimo 7.8.3.5 punktas ir visų pirma 584 konstatuojamoji dalis).

<sup>263</sup> Dėl šio vertinimo ieškovės pateikti kaltinimai susiję arba su ankstesniu konstatavimu, kad *Aer Lingus* ir ji turi dideles bazes Dubline, o tai gali suteikti konkurencinį pranašumą (ginčijamo sprendimo 7.3.4 punktas), arba paviršutiniškai su analizuojant įėjimo į rinką kliūtis Komisijos padarytu konstatavimu, kad bazę Dubline jau turintys konkurentai veikiausiai negalės daryti veiksmingo konkurencinio spaudimo koncentracijos šalims, ir su iš to padarytomis išvadomis (ginčijamo sprendimo 7.8.3.1 ir 7.8.3.2 punktai).



264 Pirmiausia pažymėtina, kad ieškovės kaltinimai dėl bazės Dubline *Aer Lingus* ir jai suteikiamo konkurencinio pranašumo jau buvo ištirti ir atmesti nagrinėjant pirmąjį ieškinio pagrindą. Jie bus tiriami ir vertinant kiekvieną atskirą maršrutą, nagrinėjant trečiąjį ieškinio pagrindą. Taigi tolesnis vertinimas taikomas tik kritikai dėl ginčijamame sprendime Komisijos panaudotų elementų, pagrindžiant savo analizę dėl įėjimo į rinką kliūčių, susijusių su „stipria [*Ryanair* ir *Aer Lingus*] pozicija“ Airijoje.

265 Dėl teiginio, kad Komisija neapibrėžė bazės sąvokos (žr. šio sprendimo 253 punktą), pakanka pažymėti, jog tokia apibrėžtis pateikiama, pavyzdžiui, ginčijamo sprendimo 44 konstatuojamojoje dalyje, kur sąvoka „bazė“ vartojama kvalifikuojant oro uostus, kuriuose oro bendrovės koncentruoja savo lėktuvus ir veiklą, šioms bendrovėms daugiausia siūlant skrydžius iš ir į šiuos jungiamuosius oro uostus. Ši sąvoka detalai paaiškinta ginčijamo sprendimo 7.3.4 punkte.

266 Dėl tvirtinimo, kad Komisija naudojo vienus, o ne kitus duomenis ir taip perkėlė įrodinėjimo pareigą (žr. šio sprendimo 253 punktą), pakanka pažymėti, jog šis argumentas pateiktas be jokių papildomų paaiškinimų. Ieškovė negali apsiriboti bendru teiginiu, kad Komisija pripažino labai svarbiais konkurentų ir trečiųjų suinteresuotų šalių, pavyzdžiui, koncentracijai besipriešinančios Airijos transporto ministerijos, pateiktus atsakymus ir paneigė priešingus duomenis, kuriuos ieškovė jai buvo pateikusi per administracinę procedūrą. Nesant paaiškinimų, leidžiančių suprasti, kaip konstatavimus ginčijamame sprendime, remiantis per apklausą gautais duomenimis, paneigia *Ryanair* pateikti duomenys, kuriuose yra priešingos informacijos, toks teiginys atmestinas.

267 Kalbant apie masto ekonomiją (žr. šio sprendimo 254 punktą) ir galimybę prisitaikyti prie paklausos (žr. šio sprendimo 256 punktą), į ieškovės kaltinimus reikia atsižvelgti jų kontekste. Komisija neneigia, jog *Ryanair* tinklas, kuriame yra 23 bazės, suteikia jai reikšmingų pranašumų. Tačiau Komisijos analizė susijusi su pranašumais, kurių šioje byloje suteikia bazė Dubline bei veikla Korke ir Šanone. Vertinamos būtent šios įėjimo į rinką kliūtys, o ne suinteresuotumas turėti daugelio bazių tinklą, kokie yra *Ryanair* ir *easyJet* tinklai Europoje. Šiuo klausimu ginčijamame sprendime Komisija priminė, jog bazės tam tikrame oro uoste turėjimas suteikia du pagrindinius pranašumus: viena vertus, tai leidžia vežėjui pasinaudoti tam tikrais su sąnaudomis susijusiais privalumais ir, kita vertus, padidina vežėjo lankstumą, suteikiant jam galimybę greičiau reaguoti į paklausos pasikeitimus (ginčijamo sprendimo 555 konstatuojamoji dalis).

268 Priešingai nei teigia *Ryanair*, jog bet koks vežėjas galėtų gauti tokius pačius privalumus kaip ji Dubline, Komisijos analizė šiuo klausimu nėra teorinė. Visų pirma Komisija konkrečiai išnagrinėjo kitų bazes Dubline turinčių konkurentų situaciją, t. y. 3 lėktuvus turinčios *CityJet* ir 4 lėktuvus turinčios *Aer Arann* padėtį, palyginti su 22 *Aer Lingus* trumpų nuotolių lėktuvais bei 20 *Ryanair* lėktuvais. Ji pažymėjo, kad per pastaruosius metus šie konkurentai nesukūrė didelių bazių ir neketina to daryti dėl savų priežasčių (ginčijamo sprendimo 556–558 konstatuojamosios dalys). Komisija taip pat pabrėžė, kad bet kokia ekspansija į Dubliną paaštrintų šio oro uosto apkrovimo problemą ir galėtų sukelti sunkumų dėl laiko tarpinių tam tikruose paskirties oro uostuose (559 konstatuojamoji dalis). Komisija, be kita ko, pažymėjo, jog atliekant nuodugnų tyrimą padaryta analizė parodė, kad, padidėjus kainoms po koncentracijos, nė vienas iš *Ryanair* išvardytų potencialių konkurentų neatidarytų bazės Airijoje (ginčijamo sprendimo 562 konstatuojamoji dalis bei 563 ir 564 išnašos). Be to, keli *Ryanair* nurodyti konkurentai pastaraisiais metais pasitraukė iš savo maršrutų su Dublinu [pavyzdžiui, *British Airways* iš maršruto Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas) ir *Alitalia* iš maršruto Dublinas–Milanas]. Ieškovės argumentuose šiuo

klausimu (žr. šio sprendimo 257 punktą) tik pakartojamas ginčijamo sprendimo turinys, pabrėžiant jog jis neteisingas, tačiau nepaaiškinant, kokių aspektu *CityJet* ir *Aer Arann* veikla plečiasi, nepaisant to, jog ginčijamame sprendime išdėstytos įtikinamos priežastys, siekiant paaiškinti, kodėl taip nėra.

269 Dėl reguliarių skrydžių oro bendrovių arba užsakomųjų skrydžių bendrovių, turinčių sezono metu arba ištikus metus per naktį Dubline laikomą lėktuvą, įtakos (žr. šio sprendimo 256 ir 257 punktus) ginčijamame sprendime Komisija pagrįstai pažymėjo, kad šių bendrovių gaunami privalumai neprilygsta privalumams, neatsiejamai susijusiems su bazės turėjimu, be kita ko, kalbant apie lankstumą, leidžiantį sukeisti maršrutus, lėktuvų pergrupavimą, trikdžių sąnaudų minimizavimą, ekipažų pakeitimą, klientų aptarnavimą arba prekių ženklo žinomumą (ginčijamo sprendimo 560 konstatuojamoji dalis). Tai yra privalumai, susiję su bazės turėjimu, o ne su galimybe eksploatuojant tam tikrą lėktuvą atlikti skrydžius viena ar kita kryptimi.

270 Kalbėdama apie lėktuvų naudojimą (žr. šio sprendimo 255 punktą) ieškovė kritikuoja Komisijos analizę, atliktą nagrinėjant jos konkurencijos santykį su *Aer Lingus* (ginčijamo sprendimo 384 konstatuojamoji dalis). Vertinant bazės Dubline suteikiamą privalumą, skirtumas tarp Korke laikomo lėktuvo ir Dubline laikomų lėktuvų panaudojimo apimties savaime nėra reikšmingas. Tačiau ginčijamame sprendime Komisija pabrėžia būtent tokį privalumą (ginčijamo sprendimo 552 ir paskesnės konstatuojamosios dalys).

271 Kalbant apie galimybes įeiti į rinką per kitame maršruto gale esančią bazę arba organizuojant maršrutą be bazės (žr. šio sprendimo 258 ir 259 punktus), pažymėtina, kad ieškovės argumentuose tik pakartojami ginčijamo sprendimo konstatavimai, ir tai negali sukelti dėl jų abejonių. Šie argumentai iš esmės teoriniai ir neatsako į konkrečius ginčijamame sprendime nurodytus elementus, kuriais remiantis nuspręsta, kad potencialūs nauji rinkos subjektai, turintys bazę kitame tam tikro maršruto gale, yra

nepalankesnėje padėtyje (ginčijamo sprendimo 7.8.3.3 punktas) ir kad kurios nors oro bendrovės įėjimas į rinką teikiant paslaugą iš taško į tašką be bazės mažai tikėtinas (ginčijamo sprendimo 7.8.3.4 punktas).

272 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, jog ieškovės argumentai kritikuojant įėjimo į rinką kliūčių, kurias sudaro su veiklos bazės Airijoje eksploatavimu susiję privalumai, analizę, yra atmestini.

## 5. Dėl su įėjimu į rinką susijusių sąnaudų ir rizikos

### a) Šalių argumentai

273 Ieškovė neigia, kad jos ir *Aer Lingus* prekių ženklai ir prekybos technika galėtų suteikti konkurencinį pranašumą. Jos nuomone, greita *Ryanair* plėtra per pastaruosius metus pakankamai parodo, jog įėjimui į naują rinką nebūtina turėti žinomą prekių ženklą. Be to, ji teigia, jog pavykęs *easyJet* įėjimas į rinką pradėjus aptarnauti Prancūzijos vidaus skrydžius parodo, jog vietiniai vežėjai dėl savo veiklos vietos neturi jokių privalumų. Ieškovė pažymi, kad internetinė paieška bei kainų palyginimo sistemos palengvina naujai į rinką ateinančių subjektų užduotį ir su skrydžių pardavimu susijusios išlaidos maršrutų ar pervežamų keleivių atžvilgiu bet kuriuo atveju labai mažos.

- 274 Ieškovė taip pat tvirtina, kad Europos oro transporto sektorius tipiškai parodo situaciją, kai įėjimo į rinką kliūtys yra labai mažos dėl nedidelių potencialiai negrįžtančių išlaidų. Šios išlaidos nėra labai didelės dėl daugelio finansinės nuomos ir kitų ūkyje prieinamų finansavimo galimybių. Šiuo atžvilgiu su lėktuvais susijusios „alternatyviosios sąnaudos“ ir papildomos investicijos į naujus lėktuvus, kurias Komisija pabrėžia ginčijamo sprendimo 621 konstatuojamojoje dalyje, nėra potencialiai negrįžtančios išlaidos. Ieškovė pabrėžia, kad atitinkami lėktuvai gali būti nesunkiai parduoti ar išnuomoti antrinėse rinkose. Jos nuomone, Komisija turi įrodyti, jog yra pakankamai didelių negrįžtančių išlaidų, galinčių sudaryti įėjimo į rinką kliūtį.
- 275 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

#### b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 276 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, jog „rinkoje, kurią jau aptarnauja dvi galingos ir įsitvirtinusios prekių ženklus turinčios oro bendrovės“, įėjimo sąnaudos ir rizika yra reikšmingos (ginčijamo sprendimo 7.8.4 punktas). Šios dvi bedrovės kartu aptarnauja 68 % bendro keleivių srauto ir 80 % keleivių srauto pagrindiniuose trumpų nuotolių Europos maršrutuose iš ir į Airiją.
- 277 Siekdama atmesti *Ryanair* pastabas šiuo klausimu, Komisija pažymėjo, kad žinomas gali sudaryti įėjimo į rinką kliūtį, kaip tai matyti iš gairių [gairių 71 punkto c papunktis] ir iš jos ankstesnės sprendimų praktikos keleivių oro transporto sektoriuje. Ir *Aer Lingus*, ir *Ryanair* Airijoje yra „žinomos“, o tai suteikia reikšmingą pranašumą

dėl Airijos rinkoje sukauptos patirties, su tokiu statusu susijusio vardo ir aplinkybės, jog įėjimas į rinką reikalautų padidėjusių rinkodaros išlaidų (ginčijamo sprendimo 588–591 konstatuojamosios dalys ir 7.8.4.1–7.8.4.3 punktai.

<sup>278</sup> Kalbant apie su prekių ženklu ir rinkodaros sąnaudomis susijusius privalumus, pasakytina, kad ieškovės argumentuose kalbama apie ypatingą jos, kurios žinomumą ginčijamame sprendime pagrįstai pabrėžė Komisija, situaciją, arba kitoje rinkoje, o ne Airijoje susiklosčiusią situaciją. Reikia pažymėti, kad mažai tikėtina jog kita oro bendrovė galėtų parodyti tokius pačius rezultatus kaip *Ryanair*, nepadariusi reikšmingų investicijų. Be to, dėl palyginimo su *easyJet* situacija Prancūzijoje svarbu pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija pabrėžė, jog šiai oro bendrovei nepavyko įsikurti Airijoje (ginčijamo sprendimo 635 ir paskesnės konstatuojamosios dalys). Taigi šie argumentai neleidžia suabejoti ginčijamame sprendime Komisijos padaryta išvada, jog tam, kad galėtų atsilaikyti prieš po koncentracijos susikūrusį subjektą, turintį du Airijoje labai gerai žinomus prekių ženklus, naujas rinkos subjektas turėtų susitaisyti su padidėjusiomis pardavimo sąnaudomis.

<sup>279</sup> Kiek tai susiję su Komisijos tvirtinimu, jog įėjimas į rinką sukelia konkurentams negrįžtamų išlaidų riziką (ginčijamo sprendimo 7.8.4.4 punktas), pasakytina, kad ieškovės argumentai pernelyg bendro pobūdžio, kad galėtų sukelti abejonių dėl jo pagrįstumo. Visų pirma nagrinėjamu atveju Komisija neprivalėjo bendrai įrodyti negrįžtamų išlaidų, kurios būtų pakankamai didelės, kad sudarytų įėjimo į rinką kliūtį, buvimo. Komisija tik turėjo paaiškinti, dėl kokių priežasčių nuogąstavimai dėl negrįžtamų sąnaudų sudaro įėjimo į rinką kliūtis, galinčias atgrasyti potencialų naują rinkos subjektą pradėti konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. Analizuojant įėjimo į rinką kliūtis galima visiškai atsižvelgti į tokio atgrasomojo poveikio apibūdinimą.

280 Šiuo klausimu ginčijamame sprendime yra pakankamų įrodymų, patvirtinančių jame suformuluotus teiginius. Pavyzdžiui, ginčijamame sprendime Komisija pagrįstai pažymėjo, kad įėjimas į Airijos rinką reikalautų didelių išlaidų, siekiant įtvirtinti prekių ženklą veikiant *Ryanair* ir *Aer Lingus* bei gauti prieigą prie naujų klientų. Šios sąnaudos sudarytų pagrindinę su maršruto atidarymu susijusių išlaidų dalį, kaip tai pažymėta ginčijamame sprendime Komisijos pacituotuose parodymuose (ginčijamo sprendimo 610 išnaša). Kitos negrįžtamos išlaidos būtų neišvengiamai susijusios su papildomomis investicijomis lėktuvui pirkti, nuomai ar jam perkelti iš vieno maršrutą į kitą bei su šio lėktuvo paleidimu ir tam reikalingomis pastangomis bei darbu (ginčijamo sprendimo 621 konstatuojamoji dalis).

281 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, jog ieškovės argumentai kritikuojant įėjimo į rinką kliūtis, kurias sudaro su įėjimu į rinką susijusios sąnaudos ir rizika, yra atmestini.

## 6. Dėl „*Ryanair*“ reputacijos kaip įėjimo į rinką kliūties

### a) Šalių argumentai

282 Ieškovė tvirtina, kad jos agresyvi politika, grindžiama mažomis kainomis dėl jos mažų sąnaudų, nėra įėjimo į rinką kliūtis, priešingai nei teigia Komisija ginčijamo sprendimo 624–660 konstatuojamosiose dalyse. *Ryanair* teigimu, jos veikla atitinka paprastai liberalizuotoje rinkoje veikiančio subjekto elgesį. Be to, anot jos, Komisija neįrodė

realios vartotojams daromos žalos, parodydama, jog *Ryanair* taiko didesnes nei konkurencinio lygio kainas, kai tik konkurentas pasitraukia iš rinkos. Iš tikrųjų konkurentui pasitraukus iš rinkos vartotojai geriau aptarnaujami nei prieš jam įeinant. Galiausiai kelioms oro bendrovėms pavyko pradėti bazuoti savo lėktuvus oro uostuose, kuriuose *Ryanair* jau turėjo didelę bazę, kaip antai Šarlerua.

- 283 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 284 Ginčijamo sprendimo 624–660 konstatuojamosiose dalyse Komisija paaiškino, kodėl tuo atveju, jeigu potencialus konkurentas bandytų pradėti teikti savo paslaugas kuriame nors koncentracijos paveiktame maršrute, kiltų padidinta rizika dėl „agresyvių [*Ryanair-Aer Lingus* junginio] represalijų“ (ginčijamo sprendimo 7.8.5 punktas). Ši išvada pagrįsta Komisijos atlikto tyrimo rezultatais, iš kurių matyti, kad *Ryanair* žinoma savo agresyviais konkurencijos veiksmais naujo rinkos dalyvio Airijos rinkoje pasirodymo atveju, be kita ko, laikinai sumažinant kainas ir padidinant pajėgumus, siekiant priversti naują ūkio subjektą atsisakyti maršrutų iš ir į Airiją (ginčijamo sprendimo 625 konstatuojamoji dalis ir 615 išnaša).



285 Atsakydama į per administracinę procedūrą pateiktą *Ryanair* argumentą, kad rizika dėl „agresyvių [*Ryanair-Aer Lingus* junginio] represalijų“ potencialiems konkurentams nėra reali, nes *Ryanair* bet kuriuo atveju taiko vienodas mažas kainas, nesvarbu, ar tame pačiame maršrute veikia konkurentas, ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, jog tyrimas parodė, kad *Ryanair* atsižvelgia į savo konkurentų tarifų politiką, kad imtųsi atitinkamų veiksmų (ginčijamo sprendimo 627–634 konstatuojamosios dalys). Šiuo klausimu Komisija pateikė kelis detalius pavyzdžius, susijusius su *easyJet* (ginčijamo sprendimo 7.8.5.1 punktą), *MyTravelLite* (ginčijamo sprendimo 7.8.5.2 punktą) ir *Go Fly* (ginčijamo sprendimo 7.8.5.3 punktą) bandymais įeiti į rinką.

286 Reikia konstatuoti, kad ieškovės argumentuose dėl šios analizės tik pakartojami per administracinę procedūrą pateikti ir ginčijamame sprendime atmesti argumentai. Ginčijamame sprendime Komisija pateikė teisiniu požiūriu pakankamai duomenų, patvirtinančių išvadą, jog *Ryanair* sistemingai mažina kainas ir didina skrydžių skaičių, jeigu Airijos rinkoje pasirodo konkurentai. Kaip nurodyta ginčijamame sprendime (ginčijamo sprendimo 7.8.5.4 punktą), ši agresyvios reakcijos rizika dar padidėtų po koncentracijos, nes *Ryanair-Aer Lingus* junginys taptų dominuojančiu subjektu beveik visuose maršrutuose iš ir į Airiją. Susikurdama bet kokio konkurento atėjimą atgrasančio subjekto reputaciją, *Ryanair* faktiškai sukūrė naujiems konkurentams įėjimo į rinką kliūtį.

287 Šiuo atžvilgiu nagrinėjama ne *Ryanair* taikoma kainų politika, o agresyvios *Ryanair* reputacijos, kaip įėjimo į rinką kliūties, charakteristika ir šiuo požiūriu ginčijamame sprendime išdėstytų motyvų pakanka įrodyti, kodėl ankstesnis *Ryanair* elgesys gali atgrasyti potencialius konkurentus įeiti į rinką, kurioje ji veikia.

288 Todėl argumentai dėl *Ryanair* reputacijos poveikio potencialių konkurentų pasirodymui analizės yra atmestini.

## 7. Dėl įėjimo į rinką laiku

### a) Šalių argumentai

289 Ieškovė tvirtina, jog pranešimo apie prieštaravimus 308 punkte Komisija nurodė, kad „naujo maršruto atidarymas iš naujo oro uosto gali pareikalauti nuo trijų iki dvylikos mėnesių“ ir kad „reikia maždaug dvylikos mėnesių pelningumui užtikrinti“. Tačiau, užuot pripažinusi tokį įėjimą į rinką kaip įvyksiantį laiku, atsižvelgiant į gairėse nustatytą dvejų metų laikotarpį, ginčijamame sprendime Komisija neteisingai nusprendė, kad dėl to egzistuoja didesnių įėjimo į rinką kliūčių.

290 Komisija pastebi, kad tikslus, atėjimo į rinką momentas priklauso nuo rinkos bruožų ir dinamikos bei nuo specifinių potencialių naujų rinkos subjektų pajėgumų.

b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>291</sup> Gairių 74 punkte „Savalaikiškumas“, į kurią daro nuorodą ieškovė, nustatyta:

„Komisija tiria, ar atėjimas būtų pakankamai greitas ir ilgalaikis, kad atgrasintų nuo naudojimosi įtaka rinkoje arba jį įveiktų. Tai, kas laikoma tinkamu laikotarpiu, priklauso nuo rinkos bruožų ir dinamikos, taip pat nuo specifinių potencialių atėjusiųjų pajėgumų. Tačiau paprastai atėjimas laikomas savalaikiu, jeigu įvyksta per dvejus metus.“

<sup>292</sup> Apsiribodama nuoroda į pranešimo apie prieštaravimus 308 punktą ir nesiremddama ginčijamo sprendimo turiniu ieškovė teigia, kad ginčijamame sprendime Komisija neteisingai atsižvelgė į įėjimui į rinką iš naujo oro uosto ir jo gyvybingumui užtikrinti reikalingą laiką.

<sup>293</sup> Šiuo klausimu pažymėtina, kad įėjimo į rinką kliūčių vertinimas priklauso nuo jos bruožų ir nuo potencialių naujų rinkos subjektų pajėgumų.

<sup>294</sup> Dėl įėjimo į rinką laiku Komisija nurodė laiką, kuris pagal gaires paprastai neturi viršyti dvejų metų, o pagal pranešimą apie prieštaravimus sudarytų nuo 3 iki 12 mėnesių.

*Ryanair* savo ruožtu nurodo, kad maršrutui atidaryti jai reikia vos kelių savaičių. Tikrovėje šis terminas priklauso nuo nagrinėjamos situacijos.

295 Gairėse Komisija bet kuriuo atveju apsiribojo tuo, kad pateikė principus, kurie gali būti taikomi, plėtojami ir tobulinami vėlesnėse bylose (gairių 6 punktą). Nagrinėjamu atveju pranešime apie prieštaravimus nurodytas terminas galioja tuomet, kai į rinką įeinama iš naujo oro uosto, o *Ryanair* nurodytas terminas atitinka šios įmonės reputaciją. Šie terminai nei prieštarauja tarpusavyje, nei išplaukia iš neteisingo Komisijos vertinimo ginčijamame sprendime.

296 Analizuodama įėjimo į rinką kliūtis ginčijamame sprendime Komisija iš esmės akcentavo rimtų įėjimų į paveiktus maršrutus tikimybę ir klausimą, ar tokie įėjimai į rinką pakankamai reikšmingi koncentracijos operacijos antikonkurenciniam poveikiui panaikinti arba kompensuoti. Ši analizė buvo atlikta atsižvelgiant į konkrečius rinkos ir jos subjektų bruožus. Ieškovė neparodo, dėl kokių priežasčių ji pagrįsta neteisingu įėjimo į rinką laiku sąvokos vertinimu, nei to, kaip ši analizė galėtų būti pakeista.

297 Todėl su įėjimu į rinką laiku susijęs argumentas atmestinas.

8. *Dėl pelningesnių maršrutų už Airijos ribų egzistavimo*

## a) Šalių argumentai

<sup>298</sup> Ieškovė teigia, kad, priešingai nei ginčijamame sprendime teigia Komisija (ginčijamo sprendimo 661–669 konstatuojamosios dalys), aptarnauti maršrutus iš Dublino mažų mažiausiai taip pat pelninga kaip „iš Rytų Europos ar Skandinavijos“. Rinkodaros išlaidos Airijoje nėra didesnės nei kitur. Anot ieškovės, šiuo metu Dublino oro uostą naudoja apie 90 oro bendrovių, iš kurių daug naujų rinkos subjektų. Airijoje nėra reikalingi antriniai oro uostai, taip pat Dublino, Korko ir Šanono oro uostai nesunkiai prieinami mažų kainų oro bendrovėms. Nemažai oro bendrovių (*British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal* ir *SkyEurope Airlines*) pareiškė pasirengusios įeiti į Dublino oro uosto rinką, tačiau Komisija praleido arba ignoravo šią informaciją. Ieškovės teigimu, tokį įėjimą į rinką palengvina Airijos ekonomikos dinamiškumas.

<sup>299</sup> Komisija tvirtina ginčijamo sprendimo 663–668 konstatuojamosiose dalyse pristatčiusi empirinius duomenys, iš kurių matyti, kad konkurentai nelaiko Airijos rinkos patrauklia įeiti ir kad dėl to jie negali čia įsikurti.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 300 Ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, jog iš jos tyrimo matyti, kad daugelis konkurentų mano Airijos rinką esant nepakankamai patrauklia ir kad nemažai potencialių konkurentų nurodė teikiantis pirmenybę bandymams atidaryti naujus maršrutus kitomis kryptimis nei į Airiją (ginčijamo sprendimo 663 konstatuojamoji dalis).
- 301 Ginčijamame sprendime Komisija išdėstė kelias tokį rezultatą paaiškinančias priežastis:
- įėjimas į rinką reikalautų daug didesnių rinkodaros išlaidų nei įėjimas į kitas rinkas, kuriose dar neveikia nė vienas įsitvirtinusių bazę turintis galingas mažų kainų vežėjas (ginčijamo sprendimo 664 konstatuojamoji dalis),
  - Airijos rinka laikoma santykinai maža, apimanti vos 4 milijonus gyventojų, t. y. mažiau nei pusę „Didžiojo Londono zonos“ gyventojų (ginčijamo sprendimo 665 konstatuojamoji dalis),
  - apskritai „maža Airijos rinka“ nelaikoma pelningiausia arba augančia greičiau nei „Rytų Europos“ arba „Skandinavijos“ rinkos (ginčijamo sprendimo 666 konstatuojamoji dalis),

- Airijos geografinė situacija veikia atgraso, o ne skatina naujų rinkos subjektų pasirodymą (ginčijamo sprendimo 667 konstatuojamoji dalis),
  
- maršrutą tarp Dublino ir savo skrydžių mazgo (*hub*) aptarnaujančios tinklo oro bendrovės paskatos skiriasi nuo skrydžius iš taško į tašką atliekančio vežėjo pasmatų, dėl ko sumažėja jų daromas konkurencinis spaudimas; tinklo oro bendrovė iš esmės siekia pervežti keleivius į savo skrydžių mazgą, iš kur jie išvyktų galutine kryptimi, o skrydžius iš taško į tašką vykdančias vežėjas daugiausia dėmesio skiria tam, kad maksimaliai išnaudotų lėktuvus maršrutuose iš taško į tašką (ginčijamo sprendimo 668 konstatuojamoji dalis),
  
- minimalių paslaugų oro bendrovių požiūriu Airija turi trūkumą, nes Dublino zonoje nėra antrinių oro uostų (ginčijamo sprendimo 669 konstatuojamoji dalis).

<sup>302</sup> Reikia konstatuoti, kad ieškovės pateikti argumentai kritikuojant šią analizę negali sukelti dėl jos jokių abejonių. Pavyzdžiui, ieškovės tvirtinimo, jog aptarnauti maršrutus iš Dublino mažų mažiausiai taip pat pelninga kaip „iš Rytų Europos ar Skandinavijos“, nepakanka suabejoti dėl potencialių konkurentų parodymų, atsakant į klausimą apie veiklos pradėjimą Dubline (žr., pavyzdžiui, ginčijamo sprendimo 666, 668 ir 669 išnašas). Be to, argumente dėl rinkodaros išlaidų neatsižvelgiama į jau nagrinėtą ypatingą *Ryanair* situaciją Airijos rinkoje (žr. šio sprendimo 277 ir 278 punktus). *Ryanair* pateiktus nesenus įėjimo į rinką pavyzdžius Komisija išanalizavo ir teisiniu požiūriu pakankamai pagrįstai atmetė ginčijamo sprendimo 633 konstatuojamojoje dalyje (žr. šio sprendimo 244 punktą). Be to, nors ūkio subjektai atsižvelgia į Airijos ekonomikos dinamiškumą, šio aspekto raida ir toliau priklauso nuo bendros ekonominės situacijos.

303 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovės pateikti argumentai, siekiant nuginčyti, jog tam tikrų konkurentų atveju maršrutų „iš Rytų Europos ar Skandinavijos“ aptarnavimo pelningumas didesnis nei maršrutų iš Dublino pelningumas, yra atmestini.

## 9. Dėl oro uostų perkrovos

### a) Šalių argumentai

304 Ieškovė ginčija aplinkybę, jog tariamas Dublino oro uosto perkrovimas sudaro įėjimo į rinką kliūtį. Jos teigimu, praktiškai mažiau laiko tarpinių išvykstantiems lėktuvams yra tik vieną valandą ryte ir vos du pusvalandžio trukmę galinčius pasiekti laikotarpiai baigiantis antrai dienos pusei ir vakare atvykstantiems lėktuvams. Dažni atvejai, kai oro uostai susiduria su tokiais didelio aktyvumo laikotarpiais, vis dar išlaikydami esmines augimo galimybes. Kad konkuruojančios oro bendrovės galėtų atlikti tris keturis skrydžius į abi puses per dieną, pakanka, kad jos vykdytų skrydžius į Dubliną iš kito maršruto galo, vengdamos laikotarpių, kai Dublino oro uosto takai labai apkrauti. Be to, keleivių skaičius Dubline labai išaugo, nepaisant oro uosto pajėgumų, kuriuos *Dublin Airport Authority* vis dėlto laikė ribotais. Ieškovės nuomone, oro uosto pajėgumai turėtų padidėti dėl šiuo metų jame vykdomos didelės plėtros programos ir jie išliks prieinami maršrutuose, įskaitant artimiausiu laikotarpiu. Ieškovė teigia, kad bet kuriuo atveju, jeigu laiko tarpinių užpildymas būtų kokia nors problema, ji galėtų būti



išspręsta nustačius įpareigojimus dėl laiko tarpinių, laikantis ankstesnės Komisijos praktikos nagrinėjamame sektoriuje.

305 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

#### b) Bendrojo Teismo vertinimas

306 Ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, jog oro uostų perkrovimas sudaro „dar vieną svarbią įėjimo į rinką kliūtį“, ar būtų kalbama apie būtinybę gauti pakankamus terminalo pajėgumus, ar apie takų, kurių naudojimas priklauso nuo ribotai prieinamų laiko tarpinių skyrimo, pajėgumą (ginčijamo sprendimo 7.8.7 punktas ir visų pirma 670 ir 671 konstatuojamosios dalys).

307 Komisija taip pat nagrinėjo su Dublino oro uosto pajėgumais susijusius apribojimus (ginčijamo sprendimo 7.8.7.1 punktas). Ji pažymėjo, jog tyrimas parodė, kad potencialius naujus rinkos subjektus atgraso takų perkrovimas piko valandomis ir lėktuvo stovėjimo vietų trūkumas. Jos teigimu, mažai tikėtina, jog šios problemos išnyks artimiausioje ateityje, nes naujo tako statybos numatytos tik 2011 arba 2012 metais, o tai nesuteikia progos greitam potencialaus konkurento pasirodymui rinkoje. Toliau buvo nagrinėjama situacija kituose oro uostose, be Dublino (ginčijamo sprendimo

7.8.7.2 punktas), bei detalizuota situacija kiekvieno atskiro maršruto atveju (ginčijamo sprendimo 7.9 punktas).

308 Galiausiai Komisija pabrėžė, jog oro uostų perkrovimas atgraso naujus potencialius rinkos subjektus ir kiek tai susiję su klientų, kuriems reikšmingas laiko veiksnys, dalimi (anot Komisijos, 20–30% visų klientų), ir kiek tai susiję su laisvalaikio keleiviais (ginčijamo sprendimo 7.8.7.3 punktas).

309 Šiuo klausimu taip pat konstatuotina, kad ieškovės pateikti argumentai kritikuojant šią analizę buvo teisiniu požiūriu pakankamai pagrįstai atmesti administracinės procedūros stadijoje. Ginčijamame sprendime Komisija paaiškino, kodėl Dublino oro uosto takų perkrovimas piko valandomis ir su stovėjimo vietų trūkumu susiję sunkumai kelia problemų potencialiems naujiems rinkos subjektams, kurie pageidautų aptarnauti maršrutą iš ir į šį oro uostą, net jeigu jie turi bazę kitame šio maršruto gale. Ginčijamame sprendime Komisija taip pat pažymėjo, jog Dublino oro uosto pajėgumai nebus padidinti per trumpą laiką, kaip tvirtina *Ryanair*. Klausimas dėl su laiko tarpniais susijusių įsipareigojimų reikšmingumo savo ruožtu bus aptartas nagrinėjant penktąjį ieškinio pagrindą, skirtą šiam analizės aspektui.

310 Iš, kas pasakyta, išplaukia, jog su oro uostų perkrovimu susiję argumentai atmestini.

## 10. Dėl „Ryanair-Aer Lingus“ junginio pozicijos Dublino oro uoste

## a) Šalių argumentai

<sup>311</sup> Ieškovė teigia, kad po koncentracijos susikūrusio subjekto derybinė galia konsultacijose dėl oro uostų mokesčių, oro uosto įrenginių paskirstymo ar plėtros projektų nepadidėtų (ginčijamo sprendimo 701–708 konstatuojamosios dalys). Jos nuomone, *Commission for Aviation Regulation* – visiškai nuo *Ryanair* ir *Aer Lingus* nepriklausoma institucija – spęs dėl mokesčių, kuriuos *Dublin Airport Authority* gali rinkti Dublino oro uoste už reikiamus įrenginius iš visų jo vartotojų. Be to, kadangi *Ryanair* turėjo daug nesutarimų su *Dublin Airport Authority*, nėra jokio pagrindo manyti, kad po koncentracijos susikūrusis subjektas turės daugiau galimybių daryti įtakos plėtros projektams. Ieškovė taip pat atkreipia dėmesį į Komisijos nenuoseklumus ginčijamame sprendime, nes, viena vertus, ji teigia, jog bazei Dubline tenka esminis vaidmuo siekiant naudoti iš veiklos efektyvumo, ir, kita vertus, ji tvirtina, jog tikėtina, kad panaikins daug skrydžių ir taip atsisakys tariamos naudoti.

<sup>312</sup> Komisija ginčija šiuos argumentus, kuriuos pateikiant, jos nuomone, neatsižvelgiama į situaciją įvykdžius koncentraciją.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 313 Ginčijamame sprendime Komisija nagrinėjo poziciją, kurią po koncentracijos susikū-  
ręs subjektas užimtų Dublino oro uoste, nes į šį subjektą susijungtų dvi oro bendro-  
vės, kurios yra akivaizdžiai didžiausios šio oro uosto naudotojos (ginčijamo sprendi-  
mo 7.8.8 punktas).
- 314 Kaip numatyta gairių 36 punkte, šią rinkos galią Komisija nagrinėjo siekdama nusta-  
tyti, ar po koncentracijos susikūrus subjektas galėtų ja pasinaudoti, kad užkirstų kelią  
konkurentų įėjimui į rinką arba plėtrai (ginčijamo sprendimo 701 konstatuojamoji  
dalis). Iš šio nagrinėjimo Komisija nusprendė, kad *Ryanair* konkurentų nuogaštavi-  
mai, jog po koncentracijos susikūrus subjektas panaudos savo daugumą *Dublin Air-  
port Coordination Committee* (Dublino oro uosto koordinacinis komitetas, kuriame  
*Ryanair-Aer Lingus* junginys, eksploatuodamas daugiau kaip 56% „oro transporto  
maršrutų“, turėtų daugumą) ir savo išskirtinę galią Dublino oro uoste, siekdamas pa-  
veikti reguliavimo subjektą taip, kad jis organizuotų oro uostą pagal *Ryanair* porei-  
kius, nėra nepagrįsta. Savo analizę Komisija užbaigė pažymėdama, jog koncentracija  
leistų naujam subjektui „padidinti savo svorį“ konsultaciniame procese dėl oro uosto  
mokesčių, oro uosto įrenginių paskirstymo arba plėtros projektų, o tai galėtų apsūn-  
kinti jo konkurentų įėjimą į rinką ar plėtrą (ginčijamo sprendimo 706–708 konstatuo-  
jamosios dalys).
- 315 Ieškovės pateikti argumentai ginčijant šią analizę negali sukelti abejonų dėl jos pa-  
grįstumo. Ginčijamame sprendime Komisija išdėstė teisiniu požiūriu pakankamai  
priežasčių, dėl kurių po koncentracijos susikūrus subjektas turėtų didelę rinkos galią,  
leidžiančią daryti įtaką sprendimams dėl tam tikrų Dublino oro uosto valdymo aspek-  
tų. Konkrečiai kalbant, savo sprendime Komisija pateikė kelis pavyzdžius dėl naujo

subjekto galimybės mokėti lengvatinius oro uosto mokesčius (ginčijamo sprendimo 702 konstatuojamoji dalis).

- 316 Todėl argumentai dėl *Ryanair-Aer Lingus* junginio pozicijos Dublino oro uoste atmestini.
- 317 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, jog atmestinas visas antrasis ieškinio pagrindas.
- 318 Vis dėlto šio atsakymo įtaka koncentracijos operacijos poveikio konkurencijai analizės įvertinimui reikalauja, kad būtų išnagrinėti šiam klausimui skirti trečiasis ir ketvirtasis ieškinio pagrindai.

*C — Dėl trečiojo ieškinio pagrindo, susijusio su kiekvieno atskiro maršruto konkurencine analize*

## 1. Dėl priimtinumų

### a) Šalių argumentai

- 319 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus*, tvirtina, kad trečiojo ieškinio pagrindo argumentai nepriimtini. Atsižvelgiant į Bendrojo Teismo procedūros reglamento 44 straipsnio reikalavimus, ieškinio stadijoje nuorodos į pirmų dviejų ieškinio

pagrindų argumentus bei į priede esančią ataskaitą nepakanka. Ji teigia, kad dublike suformuluoti argumentai daug detalesni nei ieškinyje, ir, antra, *York Aviation* ataskaita buvo pateikta procedūrai jau pažengus toli į priekį. Komisija bet kuriuo atveju ginčija *York Aviation* ataskaitų patikimumą, kuriose, jos teigimu, „klaidinančiai“ aprašyta, kaip ji panaudojo įrodymus. Ji mano, kad tam tikros *York Aviation* lentelėse panaudotų įrodymų kategorijos būtų naudingesnės rinkai apibrėžti, o ne konkurencinei situacijai įvertinti.

320 Ieškovė teigia, kad ginčijamo sprendimo 7.9 punkte atliktoje kiekvieno atskiro maršruto analizėje padarytos trys pagrindinės klaidos. Jos nuomone, ši analizė grindžiama pirmajame ir antrajame ieškinio pagrinduose apibrėžtomis „esminėmis klaidomis“. Ji taip pat paremta nepakankamai solidžiais įrodymais ir joje neatsižvelgiama į per administracinę procedūrą *Ryanair* pateiktus duomenis. Ieškovė pažymi, kad taip Komisija į savo analizę nepagrįstai neįtraukė tradicinių nacionalinių vežėjų, nes, jos nuomone, jie nėra reikšmingi vertinant koncentracijos pasekmes, nepaisant to, kad daugelis jų veikia ir daro konkurencinį spaudimą tam tikruose iš 35 nagrinėtų maršrutų. Ieškinio priede ieškovė pateikė pirmąją ataskaitą, t. y. 2007 m. rugsėjo mėn. *York Aviation* ataskaitą, kurioje reziumuojami kiekvieno iš nagrinėtų maršrutų atveju naudoti duomenys ir kritikuojama tai, kaip Komisija juos panaudojo. Ji teigia, kad norint neviršyti maksimalaus puslapių skaičiaus, kurio iš principo neturtų viršyti Bendrajam Teismui pateikiamas ieškiny, jame nebuvo įmanoma detaliai nugincyti kiekvieno atskiro maršruto analizės. Dubliko priede, siekdama detaliau pailustruoti savo argumentus, ieškovė pateikė antrąją *York Aviation* parengtą ataskaitą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 321 Trečiąjį ieškinio pagrindą sudaro penki punktai, kuriuose iš esmės daroma nuoroda į pirmajame ir antrajame ieškinio pagrinduose suformuluotus argumentus ir bendrai remiamasi pirmąja 2007 m. rugsėjo mėn. *York Aviation* ataskaita. Ieškovė apsiriboja tuo, kad pateikia savo pastabas pažymėdama, jog turint omenyje Praktinius nurodymus šalims, pagal kuriuos didžiausias ieškinio puslapių skaičius siekia 50 ir jis gali būti viršytas tik ypač sudėtingų teisinių ir faktinių aplinkybių atvejais (žr. Praktinių nurodymų šalims 10 punktą), jai buvo neįmanoma atsakyti į Komisijos atliktą kiekvieno atskiro maršruto analizę. Tik pateikdama dubliką ieškovė detaliai ginčijo ginčijamo sprendimo 7.9 punkte Komisijos atliktą atskirą kiekvieno iš 35 maršrutų analizę. Šiuo klausimu ieškovė padarė nuorodą į antrąją *York Aviation* ataskaitą, nenurodydama nė menkiausias priežasties, kodėl ši ataskaita pateikiama šioje procedūros stadijoje.
- 322 Tai, kas pasakyta, reiškia, kad nors šiuo klausimu pateikti argumentai atitinka pateiktus pirmuosiuose dviejuose ieškinio pagrinduose arba išplaukiančius iš pirmosios *York Aviation* ataskaitos (visų pirma pastabos šios ataskaitos E skirsnyje „Komisijos panaudotų kiekvieno atskiro maršruto duomenų analizė“), laikantis Procedūros reglamento 44 straipsnio, ieškinyje pateikta trečiojo ieškinio pagrindo santrauka. Prie šių argumentų grįžtama ir jie paaiškinami dublike, atsižvelgiant į šiuo klausimu atsiliepime į ieškinį Komisijos pateiktas pastabas.
- 323 Kaip pažymėta šio sprendimo 329 ir paskesniuose punktuose, ieškovės argumentais iš esmės siekiama nuginčyti ginčijamame sprendime Komisijos padarytus konstatavimus, susijusius su rinkos apibrėžimu kaip maršruto iš taško į tašką rinka [o ne kaip maršruto iš oro uosto į oro uostą rinką, kaip antai maršruto Dublinas–Londonas (*Stansted* oro uostas) arba maršruto Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas)]

rinkos], su tranzitiniais keleiviams (pavyzdžiui, keleiviams, kurių paskirties taškas yra Niujorkas maršrutu Dublinas–Niujorkas per Londoną) suteiktina svarba, su atsižvelgimu į verslo keleivių ar keleivių, kuriems svarbus laiko veiksnys, vaidmenį ir su įėjimo į atitinkamą rinką konkuruojant su po koncentracijos susikūrusiu subjektu galimybe (kartu su įtaka, kurią gali turėti nagrinėjamų bendrovių žinomumas Airijoje, su bazės viename iš šių maršrutų taškų turėjimu arba su nagrinėjamo oro uosto ypatumais).

- 324 Šie reziumuoti suformuluoti ieškinyje ir pirmoje 2007 m. rugsėjo mėn. *York Aviation* ataskaitoje bei dublike paaiškinti argumentai apima bendrą ieškinyje suformuluotą vertinimą, kad, analizuodama konkurencijos santykį tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* bei tirdama galimus naujus įėjimus į įvairias rinkas įvykus koncentracijai, Komisija tariamai padarė klaidų.
- 325 Taigi manytina, kad ieškinyje suformuluoti su trečiuoju ieškinio pagrindu susiję argumentai atitinka Procedūros reglamento 44 straipsnyje nustatytus reikalavimus ir galėjo būti paaiškinti dublike, be kita ko, turint omenyje ieškinio priede esančioje pirmoje 2007 m. rugsėjo mėn. *York Aviation* ataskaitoje pateiktas nuorodas.
- 326 Pirmiausia pažymėtina, kad šie argumentai būtini ieškovei, siekiant, kad būtų panaikintas ginčijamas sprendimas. Konkretaus maršruto analizė gali savaime pateisinti Komisijos sprendimą uždrausti koncentracijos operaciją, atsižvelgiant į Susijungimų reglamento 2 straipsnio 3 dalyje įtvirtintą kriterijų. Dominuojančios padėties, dėl kurios būtų itin apribota konkurencija viename šių maršrutų, sukūrimo savaime



pakanka koncentracijos operacijos nesuderinamumui su bendrąja rinka sukelti, jeigu tam neprieštarautų nagrinėjant ketvirtąjį ir penktąjį ieškinio pagrindus atliksimos našumo pasiekimų ir įsipareigojimų analizės rezultatai.

- 327 Dėl antrosios *York Aviation* ataskaitos, pateiktos siekiant detaliau pailiustruoti ieškovo argumentus, reikia konstatuoti, kad, kaip tvirtina Komisija, ši ataskaita buvo pateikta pagrindžiant dublike, papildant ieškinį ir pirmąją *York Aviation* ataskaitą, pateiktus argumentus, nenurodant nė menkiausių priežasčių dėl pavėluoto tokios su ginčijamame sprendime atliktos kiekvieno atskiro maršruto analizės turiniu susijusios ataskaitos pateikimo.
- 328 Todėl pagal Procedūros reglamento 48 straipsnio 1 dalį vertindamas šalių argumentus Bendrasis Teismas neatsižvelgė į antrosios *York Aviation* ataskaitos turinį.

## 2. Dėl esmės

### a) Dėl maršruto Dublinas–Londonas

#### Šalių argumentai

- 329 Ieškovė teigia, kad dėl maršruto Dublinas–Londonas, užimančio maždaug 30 % keleivių pervežimo tarp Airijos ir kitų Sąjungos valstybių narių rinkos, kuriuo atliekama

apie 320 skrydžių per savaitę, 100 iš kurių užtikriną *bmi*, *British Airways* ir *CityJet*, Komisija nepateikė įrodymų, leidžiančių nuspręsti, kad konkurentai negalės daryti „konkurencinio spaudimo“ po koncentracijos susikūrusiam subjektui.

<sup>330</sup> Dėl *bmi*, kuri, turėdama 10–20 % rinkos dalį, anot ginčijamo sprendimo, yra pagrindinė jos ir *Aer Lingus* konkurentė maršrutu Dublinas–Londonas, ieškovė tvirtina, kad Komisija nepaaiškino, kodėl yra reikšminga aplinkybė, jog ši bendrovė gali pasiūlyti savo keleivių tranzitą per *Heathrow* mazgą (ginčijamo sprendimo 795 konstatuojamoji dalis). Kaip ir *Aer Lingus* atveju, daugelis *bmi* keleivių nėra tranzitiniai keleiviai. Be to, ieškovės nuomone, Komisija nepaaiškino, kodėl aplinkybė, jog *bmi* siūlo keliauti ekonomine ir verslo klasėmis, reiškia, kad ji nekonkuruoja su *Aer Lingus*, kuri siūlo skrydžius tik viena klase. Anot ieškovės, toks skirstymas juo labiau nereikšmingas tokia trumpame skrydyje ir Komisija nelygino *bmi* ekonominės klasės tarifų su vienos *Aer Lingus* klasės tarifais. Be to, aplinkybė, kad *Aer Lingus* vykdo dvigubai daugiau skrydžių nei *bmi* ir perveža dvigubą keleivių skaičių, visiškai nereikšminga, nes *bmi* turi galimybę pasitelkti didelį savo disponuojamą laiko tarpinių skaičių *Heathrow* oro uoste tam, kad panaudotų maršrutą Dublinas–Londonas tarpinius, anksčiau naudotus mažiau pelningiems maršrutams.

<sup>331</sup> Kalbėdama apie *British Airways*, atliekančios 26–27 skrydžius per savaitę iš Dublino į *Gatwick* oro uostą, ieškovė pažymi, kad Komisija neišnagrinėjo, ar jos nurodyti kriterijai, nesiskiriantys nuo panaudotų *bmi* atveju, yra reikšmingi šio maršruto keleiviams. Be to, nusprendusi, kad *British Airways* dar mažiau konkurencinga nei *Aer Lingus*, nes aptarnauja ne tą patį Londono oro uostą (*Gatwick*, o ne *Heathrow* oro uostą), Komisija prieštaravo sau pačiai, nes buvo išsakiusi nuomonę, jog atitinkamos rinkos – tai miestų poros.

- 332 Dėl *CityJet* ieškovė tvirtina, jog aplinkybė, kad ši oro bendrovė naudoja mažiausius lėktuvus dėl trumpų takų Londono *City* oro uoste, kurio negali naudoti jos ir *Aer Lingus* lėktuvai, nėra reikšminga analizuojant konkurenciją. Svarbus klausimas veikiau yra tai, ar *CityJet* pasiūla pakankamai konkurencinga, kad galėtų būti alternatyva šiam maršrutui. Kadangi ir *CityJet*, ir *Aer Lingus* bei *Ryanair* perveža daug verslo keleivių, nėra reikšminga, jog tik *CityJet* perveža daugumą verslo keleivių, kuriems svarbus laiko veiksnys. Ieškovė teigia, kad ginčijamo sprendimo 312–331 ir 800 konstatuojamosiose dalyse Komisija nusprendė esant vienai oro bendrovių keleivių rinkai, nedarydama skirtumo pagal keliautojų jautrumą laiko veiksniumi. Ieškovės nuomone, kadangi *CityJet*, *Ryanair* ir *Aer Lingus* perveža ir verslo, ir laisvalaikio keleivius, *CityJet* daro konkurencinį spaudimą, kalbant apie šiuos klientus.
- 333 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

### Bendrojo Teismo vertinimas

- 334 Ginčijamame sprendime Komisija analizavo koncentracijos poveikį konkurencijai maršruto Dublinas–Londonas atveju (ginčijamo sprendimo 791–810 konstatuojamosios dalys). Ji padarė išvadą, kad „numatyta koncentracijos operacija smarkiai apribotų veiksmingą konkurenciją, sukūrusi dominuojančią padėtį [šiuo maršrutu]“ (ginčijamo sprendimo 810 konstatuojamoji dalis).

335 Šiuo klausimu ieškovė taip pat pakartoja per administracinę procedūrą pateiktus argumentus, kurie buvo atmesti ginčijamame sprendime. Šių paviršutiniškų ir neišsamų argumentų negali pakakti, siekiant sukelti abejonių dėl ginčijamame sprendime Komisijos pateikto pagrindimo, remiantis per administracinę procedūrą gautais rezultatais.

336 Pabrėžtina, kad pirmasis elementas, į kurį atsižvelgta ginčijamame sprendime, – tai bendros koncentracijos šalių rinkos dalies dydis, kuris 2006 m. siekė 79%, skaičiuojant visus keleivius, arba 81%, atėmus tranzito keleivius. Bendra rinkos dalis pagal lėktuvų pajėgumus, o ne pagal pervežtus keleivius, 2006–2007 m. žiemą siekė 76% ir 79% 2007 m. vasarą (ginčijamo sprendimo 792–794 konstatuojamosios dalys). Kaip nurodyta ginčijamame sprendime (ginčijamo sprendimo 802 išnaša), tokia rinkos dalis savaime įrodo dominuojančią padėtį rinkoje (šiuo klausimu dėl ankstesniojo Susijungimų reglamento žr. 41 punkte minėto Sprendimo *General Electric prieš Komisiją* 115 punktą; taip pat žr. gairių 17 punktą).

337 Reikia konstatuoti, kad ieškovė nepateikė specialių argumentų dėl šios rinkos dalies. Prieš tai aprašyti argumentai šiuo klausimu, susiję su pirmuoju ieškinio pagrindu, jau buvo atmesti (žr. šio sprendimo 39 ir paskesnius punktus). Taigi trečiajame ieškinio pagrinde pateikti argumentai dėl maršruto Dublinas–Londonas neišvengiamai patenka į konkurencinį kontekstą, kur koncentracijos įvykdymas leistų *Ryanair-Aer Lingus* junginiui užimti labai didelę rinkos dalį, t. y. apie 80%. Tačiau, kaip pažymi ir ieškovė, ši rinka yra labai reikšminga, nes viena apima 30% keleivių pervežimų tarp Airijos ir kitų Sąjungos valstybių narių rinkos (žr. šio sprendimo 329 punktą).

338 Antrasis elementas, į kurį ginčijamame sprendime atsižvelgė Komisija, susijęs su marginaliniu vaidmeniu, kurį gali atlikti trys šiame maršrute veikiantys konkurentai. Anot jos, nė vienas konkurentas negalės kompensuoti antikonkurencinio poveikio išnykus *Aer Lingus*, artimiausiai *Ryanair* konkurentei, skrydžiams maršrutu Dublinas–Londonas.

339 Dėl *bmi*, kuri, remiantis duomenimis, į kuriuos buvo atsižvelgta, turi nuo 12 iki 16 % rinkos, Komisija pažymėjo, kad tarp šio vežėjo ir *Aer Lingus* yra nemažai skirtumų. *bmi* – tai iš Londono *Heathrow* oro uosto veikiantis tinklo vežėjas, nors dauguma jo keleivių maršrutu Dublinas–Londonas ir nėra tranzito keleiviai (jų galutinis paskirties taškas yra Londonas, o ne kitas miestas), ir ji siūlo visas paslaugas lėktuve su ekonomine ir verslo klasėmis, o *Aer Lingus* – tai vežėjas iš taško į tašką, siūlantis minimalias paslaugas lėktuve su vienintele keliavimo klase (ginčijamo sprendimo 795 konstatuojamoji dalis). Teisinga, kad Komisija yra pastebėjusi, jog *Aer Lingus* taip pat perveža tranzito keleivius, remdamasi savo bendrojo kodo sutartimi su *British Airways*, bei verslo keleivius ir keleivius, kuriems svarbus laiko veiksnys (ginčijamo sprendimo 795 ir 799 konstatuojamosios dalys), tačiau šių įmonių sąnaudų struktūra skiriasi ir *Aer Lingus* sąnaudų struktūra artimesnė *Ryanair* nei *bmi* sąnaudų struktūrai.

340 Komisija taip pat pažymėjo, kad *Aer Lingus* perveža du kartus daugiau keleivių nei *bmi* ir ji atlieka beveik dvigubai daugiau skrydžių per savaitę (ginčijamo sprendimo 795 konstatuojamoji dalis). Kaip vertindama įėjimo į rinką kliūtis ginčijamame sprendime paaiškino Komisija, *bmi* nepageidauja plėsti savo veiklos Dublino oro uoste, be to, dėl Dublino oro uosto situacijos ar represalijų rizikos tokia plėtra sukeltų didelių sunkumų (ginčijamo sprendimo 760 ir 764 konstatuojamosios dalys).

341 Tas pats pasakytina apie kitus du rinkoje veikiančius konkurentus, t. y. *British Airways* ir *CityJet*. Kaip tai išplaukia iš ginčijamo sprendimo, šios bendrovės ne tokios artimos *Ryanair* kaip *Aer Lingus* (ginčijamo sprendimo 802 konstatuojamoji dalis). *British Airways* – tai visas paslaugas siūlantis tinklo vežėjas, o *CityJet* – tai verslo klientams skrydžius siūlantis vežėjas į šalia Londono miesto centro esančią oro uostą. Šie ypatumai nutolina šių įmonių verslo modelį ir konkurencinius pajėgumus nuo *Ryanair-Aer Lingus* junginio modelio ir pajėgumų. Be to, ir *British Airways*, ir *CityJet* nurodė, kad jų prioritetuose nėra numatyta sustiprinti savo veiklą Dublino oro uoste (ginčijamo sprendimo 748 konstatuojamoji dalis dėl *British Airways* ir ginčijamo sprendimo 718 konstatuojamoji dalis dėl *CityJet*).

342 Iš to ginčijamame sprendime Komisija galėjo padaryti išvadą, kad šiuo metu rinkoje veikiantys konkurentai, galintys padidinti savo pajėgumus, kaip ir potencialūs konkurentai, galintys įeiti į rinką, nedarą „pakankamo konkurencinio spaudimo“ po koncentracijos susikūrusiam subjektui (ginčijamo sprendimo 804–809 konstatuojamosios dalys). Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad ieškovė neneigia marginalinio trijų ginčijamame sprendime paminėtų konkurentų vaidmens, paprasčiausiai nurodydama į ginčijamame sprendime atliktą analizę ir padarydama išvadą, jog neteisinga teigti, kad šie konkurentai negali daryti „konkurencinio spaudimo“ po koncentracijos susikūrusiam subjektui (žr. šio sprendimo 329 punktą). Tačiau ginčijamame sprendime Komisija taip neteigė. Ji tik nurodė, jog esantys ir potencialūs konkurentai negalės daryti „pakankamo konkurencinio spaudimo“ šiam subjektui.

343 Taigi, atsižvelgiant į aplinkybę, kad ieškovės pastabos paviršutiniškos ir neišsamios, jai nepavyko teisiniu požiūriu pakankamai įrodyti, kad Komisijos analizė, kiek tai susiję su maršrutu Dublinas–Londonas, yra nepagrįsta. Ieškovė iš esmės apsiribojo tvirtinimu, kad Komisija nepateikė įrodymų, leidžiančių nuspręsti, jog trys ginčijamame

sprendime išnagrinėti ir apie 20 % rinkos užimantys konkurentai negalės daryti „konkurencinio spaudimo“ po koncentracijos susikūrusiam subjektui, kuris kontroliuotų apie 80 % šios rinkos, nepaisant to, kad ginčijamame sprendime Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių šie konkurentai neturėtų galimybės veiksmingai konkuruoti su nauju subjektu dėl verslo modelio skirtumų, įėjimo į rinką ir pajėgumų didinimo kliūčių bei kitokių jų plėtros prioritetų.

b) Dėl maršrutų Dublinas–Birmingamas, Dublinas–Edinburgas, Dublinas–Glasgas, Dublinas–Mančesteris ir Dublinas–Niukaslas

### Šalių argumentai

<sup>344</sup> Ieškovė pažymi, kad Komisija nusprendė, jog *Aer Lingus* ir ji pati nesusiduria su reikšmingu kitų oro bendrovių konkurenciniu spaudimu maršrutais Dublinas–Birmingamas, Dublinas–Edinburgas, Dublinas–Glasgas, Dublinas–Mančesteris ir Dublinas–Niukaslas, kuriais keliauja apie 3 milijonai keleivių per metus. Anot ieškovės, ginčijamame sprendime buvo nurodytos tokios priežastys: arba netiko ekonominis modelis [kaip antai *BA Connect*, *bmi*, *Air Malta*, *Hapag Lloyd Express*, *KLM*, *Luft-hansa*, *Loganair*, *Luxair* ir *CityJet* atveju (ginčijamo sprendimo 816, 817, 835, 841 ir 852 konstatuojamosios dalys)], arba ekonominis modelis buvo toks pats, tačiau oro bendrovė nusprendė nutraukti savo veiklą atitinkamu maršrutu [kaip antai *MyTravel-Lite*, *Go Fly*, *Brymon Airways* (vėliau tapusi *BA City Express*, paskui – *BA Connect*) ir *Gill Airways* atveju (ginčijamo sprendimo 812, 816, 821, 830 ir 840–848 konstatuojamosios dalys)], arba oro bendrovė „skausmingai nukentėjo per ankstesnį susidūrimą

su *Ryanair*, bet ne su *Aer Lingus*“ [pavyzdžiui, *easyJet* ir *bmibaby* (ginčijamo sprendimo 812, 816, 857, 862, 867, 878 ir 880 konstatuojamosios dalys)], arba bendrovė daugiausia aptarnauja verslo klasės skrydžius ir jos lėktuvų laivynas pernelyg ribotas [pavyzdžiui, *CityJet* ir *Luxair* (ginčijamo sprendimo 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 ir 882 konstatuojamosios dalys)], arba Dublino oro uostas nepateko į oro bendrovės strateginius interesus, nors ji ir turi atitinkamuose Jungtinės Karalystės oro uostuose bazuojamus lėktuvus [pavyzdžiui, *BA Connect*, *Flybe*, *easyJet*, *Loganair*, *Globespan*, *Jet2* ir *Monarch* (ginčijamo sprendimo 825, 834, 843, 852 ir 882 konstatuojamosios dalys)], arba bendrovė nebuvo patvirtinusi ketinanti pradėti veikti tam tikrame maršrute [pavyzdžiui, *BA Connect*, *Flybe*, *Loganair*, *Globespan*, *bmibaby*, *Monarch* ir *Jet2* (ginčijamo sprendimo 825, 834, 843, 852 ir 882 konstatuojamosios dalys)], arba aiškiai nurodė Komisijai neketinanti pradėti veiklos *Ryanair* aptarnaujamame maršrute [pavyzdžiui, *Aer Aerann* (ginčijamo sprendimo 826 konstatuojamoji dalis)], arba būtų pageidaujamas įėjimas pradėjus aktyvią veiklą ar esamų skrydžių skaičiaus padidinimas, tačiau tai neįmanoma dėl oro uostų perkrovimo [*CityJet* atveju (ginčijamo sprendimo 815–817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 ir 870 konstatuojamosios dalys)] ir (arba) reikalautų didelių investicijų, siekiant įtvirtinti prekių ženklą ir parduoti savo skrydžius [*BA Connect*, *Flybe*, *Globespan*, *easyJet* ir *Monarch* atveju (ginčijamo sprendimo 816, 825, 843 ir 882 konstatuojamosios dalys)].

<sup>345</sup> Ieškovė kaltina Komisiją, kad ši savo analizėje dėl šių maršrutų „parodė nenuoseklumą“. Viena vertus, kai konkurentai aktyviai veikė tam tikrame oro uoste, Komisija nusprendavo, kad jų veikla šiame oro uoste nėra tiesiogiai reikšminga vertinant konkurenciją *Ryanair* aptarnaujamuose maršrutuose (ginčijamo sprendimo 825 konstatuojamoji dalis ir 864 išnaša). Komisija taip pat atsisakė atsižvelgti į bazes ar skrydžių mazgus šiuose oro uostuose turinčius konkurentus, nusprendama, kad tai nėra reikšminga analizuojant kiekvieną atskirą maršrutą, nes tyrimas ir jų pačių pareiškimai parodė, kad jiems ir toliau trūksta pajėgumų arba motyvacijos pradėti veiklą



nagrinėjamu maršrutu (ginčijamo sprendimo 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 ir 882 konstatuojamosios dalys). Kita vertus, kai *Ryanair* ir *Aer Lingus* kartu aktyviai veikė tam tikrame oro uoste, kaip antai Birmingame ar Edinburge, Komisija teigė, kad situacija probleminė dėl įėjimo į rinką kliūčių, kaip antai konkurentų bazių nebuvimas, „didelių investicijų į prekių ženklo žinomumą ir rinkodarą“ poreikis, jeigu vežėjai nėra įsikūrę tam tikrame oro uoste, bei laiko tarpsnių stoka piko valandomis arba ribota prieiga prie infrastruktūros (kontaktinių stovėjimo vietų) (ginčijamo sprendimo 816, 817, 826, 843, 844 ir 882 konstatuojamosios dalys).

- <sup>346</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## Bendrojo Teismo vertinimas

- <sup>347</sup> Ginčijamame sprendime Komisija ištyrė koncentracijos poveikį konkurencijai, kiek tai susiję su įvairiais maršrutais iš Dublino į Jungtinės Karalystės miestus, išskyrus Londoną.

## — Dėl maršruto Dublinas–Birmingamas

- 348 Kalbant apie maršrutą Dublinas–Birmingamas (ginčijamo sprendimo 811–819 konstatuojamosios dalys), anot Komisijos, įvykdžius koncentraciją būtų sukurtas monopolis, panaikinantys bet kokią esamą konkurenciją šiame maršrute. Komisija taip pat paminėjo nesėkmingus *MyTravelLite* bandymus įeiti į rinką 2003–2004 m. ir tai, kad nuo to laiko nebuvo jokių naujų panašių bandymų (ginčijamo sprendimo 815 konstatuojamoji dalis), bei priminė apie *bmi* pasitraukimą, įėjus į rinką *Ryanair* (ginčijamo sprendimo 812 ir 816 konstatuojamosios dalys).
- 349 Komisija taip pat pristatė priežastis, dėl kurių šiuo metu viename iš dviejų Birmingamą aptarnaujančių oro uostų veikiantys vežėjai (*BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmi-baby, Monarch, Thomsonfly*) negalėtų daryti pakankamo konkurencinio spaudimo po koncentracijos susikūrusiam subjektui, pradėję veikti maršrutu Dublinas–Birmingamas (ginčijamo sprendimo 816 konstatuojamoji dalis). Ieškovė, jų neginčydama, perima Komisijos nurodytas priežastis, susijusias su įėjimo kliūtimis Dublino oro uoste arba su šių vežėjų išreikštais ketinimais, kurie turi kitų prioritetų nei Airijos rinka. Šiuo atžvilgiu manytina, jog šių priežasčių savaime pakanka, siekiant pagrįsti išvadas, kurias iš jų padarė Komisija ginčijamame sprendime.
- 350 Be to, negalima teigti, kaip tai daro ieškovė, kad atlikdama savo analizę Komisija „parodė nenuoseklumą“, nes skirtingai atsižvelgė, viena vertus, į ypatingą *Ryanair* ir *Aer Lingus* situaciją Dubline ir, kiek tai susiję su *Ryanair*, – Birmingame (ginčijamo sprendimo 816 konstatuojamoji dalis), bei, kita vertus, į kitų oro bendrovių situaciją kituose oro uostuose. *Ryanair* argumentą dėl galimybės konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu, veikiant iš paskirties oro uoste esančios bazės, Komisija ištyrė ir atmetė dėl kiekvieno iš nagrinėjamų maršrutų (žr. ginčijamo sprendimo 825 konstatuojamąją dalį dėl maršruto Dublinas–Edinburgas bei prie šios konstatuojamosios

dalis esančią 864 išnašą, kurioje Komisija išplečia šią išvadą visiems kitiems maršrutams). Taigi dėl visų maršrutų, dėl kurių *Ryanair* teigia esant tokiam nenuoseklumui, ieškovės tvirtinimai atmestini.

<sup>351</sup> Dėl ypatingos *CityJet* situacijos, kuri disponuoja Dubline bazuojamais lėktuvais bei naktį Birmingame laikomais lėktuvais ir kuri galėtų įžvelgti paskatą pradėti aptarnauti maršrutą Dublinas–Birmingamas, kur svarbią vietą užimą verslo klientai, Komisija konstatavo, kad norėdama konkuruoti su *Ryanair* ir *Aer Lingus* ši oro bendrovė turėtų pasiūlyti labai dažnus skrydžius, atliekamus per visas piko valandas, o tai mažai tikėtina dėl piko valandomis tenkančio spaudimo dėl laiko tarpsnių Dublino oro uoste ir dėl kontaktinių stovėjimo vietų stokos (ginčijamo sprendimo 817 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad šių priešasčių ieškovė taip pat neginčia ir jų savaime pakanka, siekiant patvirtinti išvadas, kurias iš jų padarė Komisija ginčijamame sprendime.

<sup>352</sup> Galiausiai ginčijamame sprendime Komisija atmetė *Ryanair* argumentą, kad Birmingame bazuojamų lėktuvų neturinčios oro bendrovės (*Air Malta*, *Hapag Lloyd Express*, *KLM* ir *Lufthansa*) gali būti paskatintos pradėti aptarnauti skrydžius iš šio miesto į Dubliną, iš kur jie taip pat aptarnauja skrydžius, tačiau kitomis kryptimis, nors ir neturėdamos ten bazuojamų lėktuvų. Anot Komisijos, pradėti aptarnauti maršrutą neturint bazės viename ar kitame jo gale apskritai mažiau veiksminga ir gana reta. Be to, šiuo atveju kalbama apie visas paslaugas lėktuve siūlančius tinklo vežėjus ir mažai tikėtina, kad jie darytų didelį spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui (ginčijamo sprendimo 817 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu taip pat pažymėtina, kad šių priešasčių ieškovė taip pat neginčia ir jų savaime pakanka, siekiant patvirtinti išvadas, kurias padarė Komisija ginčijamame sprendime.

## — Dėl maršruto Dublinas–Edinburgas

- 353 Kalbant apie maršrutą Dublinas–Edinburgas (ginčijamo sprendimo 820–828 konstatuojamosios dalys), pasakytina, kad įvykdžius koncentraciją būtų sukurtas monopolis, panaikinantys bet kokią konkurenciją šiuo maršrutu. Komisija taip pat paminėjo nesėkmingą *Go Fly* bandymą įeiti į rinką 2001–2002 m. ir tai, kad nuo to laiko nebuvo jokių naujų panašių bandymų. Be to, ji pažymėjo, kad šis maršrutas labai apkrautas, koncentracijos šalims jame vykdant penkis skrydžius per dieną (ginčijamo sprendimo 824 konstatuojamoji dalis).
- 354 Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių Edinburgo oro uoste bazes ar skrydžių mazgus turintys vežėjai (*BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair* ir *Globespan*) negali daryti pakankamo konkurencinio spaudimo po koncentracijos susikūrusiam subjektui, pradėję veiklą maršrutu Dublinas–Edinburgas (ginčijamo sprendimo 825 konstatuojamoji dalis). Ieškovė, jų neginčydamą, perima Komisijos nurodytas priežastis, susijusias su įėjimo kliūtimis Dublino oro uoste arba su šių vežėjų išreikštais ketinimais, kurie turi kitų prioritetų nei Airijos rinka. Šiuo atžvilgiu manytina, jog šių priežasčių savaime pakanka, siekiant pagrįsti išvadas, kurias padarė Komisija ginčijamame sprendime.
- 355 Dėl ypatingos *CityJet* situacijos, kuri disponuoja Dubline bazuojamais lėktuvais bei naktį Edinburge laikomais lėktuvais ir kuri galėtų įžvelgti paskatą pradėti aptarnauti maršrutą Dublinas–Edinburgas, kur svarbią vietą užima verslo klientai, Komisija pakartojo tuos pačius argumentus, kokie buvo išdėstyti dėl maršruto Dublinas–Birmingamas (ginčijamo sprendimo 826 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu primintina, kad šių argumentų ieškovė neginčia, ir reikia manyti, kad jų pakanka, siekiant patvirtinti išvadas, kurias padarė Komisija ginčijamame sprendime.

— Dėl maršrutų Dublinas–Glasgas, Dublinas–Mančesteris ir Dublinas–Niukaslas

<sup>356</sup> Maršrutuose Dublinas–Glasgas ir Dublinas–Mančesteris vyrauja kvazimonopolis, kurį užimtų po koncentracijos susikūrus subjektas, o maršrute Dublinas–Niukaslas įsivyravutų *Ryanair-Aer Lingus* junginio monopolis. Maršrute Dublinas–Glasgas (ginčijamo sprendimo 829–837 konstatuojamosios dalys) *Ryanair-Aer Lingus* junginys užimtų 96–99% rinkos dalį, vienintelei konkurentei esant *Loganair*, turinčiai nuo 1 iki 4% rinkos ir siūlančiai netiesioginius skrydžius per Londonderį (*Go Fly* buvo pradėjusi aptarnauti šį maršrutą 2001 m., tačiau pasitraukė iš jo po šešių veiklos mėnesių 2002 m.). Maršrute Dublinas–Mančesteris (ginčijamo sprendimo 838–846 konstatuojamosios dalys) *Ryanair-Aer Lingus* junginys užimtų 98–99,6% rinkos dalį, vieninteliui konkurentui esant *Luxair*, turinčiai nuo 0,4 iki 2% rinkos ir siūlančiai skrydžius Liuksemburgas–Dublinas per Mančesterį. Maršrute Dublinas–Niukaslas (ginčijamo sprendimo 847–854 konstatuojamosios dalys) *Ryanair-Aer Lingus* junginys užimtų 96–99% rinkos dalį, vienintelei konkurentei esant *Loganair*, turinčiai nuo 1 iki 4% rinkos ir siūlančiai netiesioginius skrydžius per Londonderį (*Brymon Airways*, vėliau tapusi *BA City Express*, o galiausiai – *BA Connect*, buvo pradėjusi aptarnauti šį maršrutą 2001 m. ir pasitraukė iš jo 2003 m., o *Gill Airways* pradėjo jame veiklą 2001 m. sausio mėnesį ir nutraukė ją tu pačių metų rugsėjį).

<sup>357</sup> Šiuo klausimu ginčijamame sprendime Komisija taip pat atmetė per administracinę procedūrą *Ryanair* pateiktus argumentus dėl potencialių naujų rinkos subjektų, turinčių bazę paskirties oro uoste, arba *CityJet* (*mutatis mutandis* žr. šio sprendimo 352 ir 355 punktus). Šiuo atžvilgiu primintina, kad ieškovė nekelia klausimo dėl šių argumentų, ir reikia manyti, kad jų pakanka, siekiant patvirtinti išvadas, kurias padarė Komisija ginčijamame sprendime.

## c) Dėl maršrutų Šanonas–Londonas ir Korkas–Londonas

## Šalių argumentai

- 358 Ieškovė teigia, kad Komisija išplėtė geografinės rinkos dydį pagal savo poreikius. Vertindama esamą konkurenciją, į atitinkamą rinką ji įtraukė visus Londono oro uostus. Tačiau vertindama potencialius naujus įėjimus į rinką Komisija teigė, kad Lutono ir Londono *City* oro uostai negali būti *Heathrow*, *Gatwick* arba *Stansted* oro uostų substitutai (ginčijamo sprendimo 860 ir 870 konstatuojamosios dalys). Be to, ieškovės teigimu, Komisija nepagrįstai vertino įėjimo į rinką tikimybės laipsnį, remdamasi mažai reikšmingu šiuo metu *Wizzair*, *bmibaby*, *CentralWings*, *Jet2*, *Malev* ir *Air Southwest* oro bendrovių atliekamų skrydžių skaičiumi (ginčijamo sprendimo 873 konstatuojamoji dalis).
- 359 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## Bendrojo Teismo vertinimas

- 360 Dėl maršruto Šanonas–Londonas (ginčijamo sprendimo 855–864 konstatuojamosios dalys) pasakytina, kad *Ryanair-Aer Lingus* junginys užimtų 100% rinkos (*easyJet* pasitraukus iš šios rinkos 2006 m. spalio mėn., pradėjus joje veikti *Ryanair*, reaguojant į *easyJet* skrydžių pradžią maršrutais Korkas–Londonas ir Knokas–Londonas).

361 Dėl maršruto Korkas–Londonas (ginčijamo sprendimo 865–876 konstatuojamosios dalys) pasakytina, kad *Ryanair-Aer Lingus* junginys užimtų 100 % rinkos (*easyJet* pasitraukus iš šios rinkos 2006 m. spalio mėn., *bmibaby* iš šio maršruto, kuri jį aptarnavo nuo 2004 m. kovo mėn., pasitraukus 2005 m. sausio mėn., o *City Flyer Express* aptarnavus šį maršrutą tik iki 2001 m. spalio mėn.).

362 Šiuo klausimu ginčijamame sprendime Komisija taip pat paneigė per administracinę procedūrą *Ryanair* pateiktą argumentą dėl potencialių naujų rinkos subjektų, turinčių bazę paskirties oro uoste. Ieškovės argumentai negali sukelti abejonų dėl šio pagrindimo, paremto aktyvia koncentracijos šalių veikla Airijoje ir tam tikrų Londono oro uostų ypatumais. Priešingai nei tvirtina ieškovė, Londono oro uostų pakeičiamumas paklauskos atžvilgiu nereiškia, kad į jų ypatumus negalima atsižvelgti pasiūlos požiūriu, kai siekiama įvertinti tam tikro vežėjo pajėgumą įsitvirtinti tam tikrame maršrute. Taigi šiuo klausimu Komisijos pagrindimas ginčijamame sprendime nėra prieštaringas.

363 Komisija taip pat pagrįstai nusprendė, jog vežėjai, galintys pradėti aptarnauti šiuos maršrutus, eksploatuodami „W tipo maršrutus“, neturėdami bazės viename ar kitame paskirties taške (*Wizzair*, *bmibaby*, *CentralWings*, *Jet2*, *Malev* ir *Air Southwest*), negali veiksmingai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu.

364 Todėl ieškovės argumentai negali sukelti abejonų dėl išvados, kad numatoma konkurencija itin apribotų veiksmingą konkurenciją, sukurdamą dominuojančią padėtį maršrutais Šanonas–Londonas ir Korkas–Londonas.

d) Dėl maršruto Dublinas–Frankfurtas, Dublinas–Paryžius, Dublinas–Madridas, Dublinas–Brukselis, Dublinas–Berlynas ir Dublinas–Hamburgas (Liubekas)

### Šalių argumentai

<sup>365</sup> Ieškovė kaltina Komisiją neįtraukus į savo analizę tokių bendrovių: *Lufthansa*, kiek tai susijęs su maršrutais Dublinas–Berlynas, Dublinas–Frankfurtas ir Dublinas–Hamburgas (Liubekas), nes iš taško į tašką skrendantys keleiviai sudaro tik nedidelę šios bendrovės veiklos dalį (ginčijamo sprendimo 913, 951 ir 962 konstatuojamosios dalys); *CityJet*, kiek tai susiję su maršrutu Dublinas–Paryžius, nes ji koncentruojasi į daugiau pelno nešančius verslo klientus (ginčijamo sprendimo 1017 konstatuojamoji dalis); *Iberia*, kiek tai susiję su maršrutu Dublinas–Madridas, nes jos ekonominis modelis grindžiamas tinklo veikla, siūlant visas paslaugas lėktuve (ginčijamo sprendimo 984 konstatuojamoji dalis); *Brussels Airlines*, KLM ir VLM, *Transavia* ir *Airlinair*, kiek tai susiję su maršrutu Dublinas–Brukselis (ginčijamo sprendimo 936 konstatuojamoji dalis). Anot ieškovės, Komisija negalima „pasitikėti“, kai ji teigia, jog šie vežėjai negalėtų veiksmingai reaguoti po koncentracijos susikūrusiam subjektui padidinus kainas, visų pirma dėl to, kad jie jau aptarnauja atitinkamus maršrutus.

<sup>366</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.



## Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>367</sup> Nors Komisijos argumentai, tiriant kiekvieną maršrutą, pakankamai panašūs, kiekvienas iš jų turi tam tikrą ypatumą, kuri reikia pabrėžti, be kita ko, kiek tai susiję su konkurentais ar oro bendrovėmis, galinčiomis įeiti į rinką ir konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu.

## — Dėl maršrutų Dublinas–Berlynas ir Dublinas–Hamburgas (Liubekas)

<sup>368</sup> Maršrute Dublinas–Berlynas (ginčijamo sprendimo 908–915 konstatuojamosios dalys) įvykdžius koncentraciją būtų susikūręs monopolis, kuris panaikintų bet kokią šioje rinkoje esančią konkurenciją. Komisija taip pat paminėjo *Lufthansa* veiklą šioje rinkoje, kuri iš jos pasitraukė 2000 m. spalio mėnesį. Ji priminė, jog egzistuoja įėjimo į rinką kliūčių dėl Dublino oro uosto perkrovimo, nors šiuo atveju jos galėtų būti mažiau pastebimos dėl riboto skrydžių skaičiaus ir taip pat mažesnės keleivių, kuriems svarbus laiko veiksnys, dalies.

<sup>369</sup> Maršrute Dublinas–Hamburgas (Liubekas) (ginčijamo sprendimo 956–964 konstatuojamosios dalys) įvykdžius koncentraciją būtų susikūręs monopolis, kuris panaikintų bet kokią šioje rinkoje esančią konkurenciją. Komisija taip pat paminėjo *Lufthansa* veiklą šioje rinkoje, kuri iš jos pasitraukė 2000 m. spalio mėnesį, ir *Hapag-Lloyd Executive* veiklą, kuri įėjo į rinką 2004 m. balandžio mėnesį ir pasitraukė iš jos 2006 m. sausio mėnesį. Ji priminė, jog egzistuoja įėjimo į rinką kliūčių dėl Dublino oro uosto

perkrovimo, nors šiuo atveju jos galėtų būti mažiau pastebimos dėl riboto skrydžių skaičiaus ir taip pat mažesnės keleivių, kuriems svarbus laiko veiksnys, dalies.

- 370 Be to, Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių Berlyne (*Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet*) arba Hamburge–Liubeke (*Lufthansa, Air Berlin, Germanwings*) bazes turintys vežėjai negalėtų daryti pakankamo konkurencinio spaudimo po koncentracijos susikūrusiam subjektui, pradėję veiklą maršrutais Dublinas–Berlynas arba Dublinas–Hamburgas (Liubekas) įvykdžius koncentraciją (ginčijamo sprendimo 913 ir 962 konstatuojamosios dalys). Šiuo klausimu ieškovė apsiriboja nuoroda, kad dėl *Lufthansa* Komisija negalima „pasitikėti“, kai ji teigia, jog ši bendrovė negalėtų veiksmingai reaguoti po koncentracijos susikūrusiam subjektui padidinus kainas (žr. šio sprendimo 365 punktą). Vis dėlto būtina pažymėti, kad šiuo klausimu Komisija pateikė visiškai įtikinamų priežasčių. Ji konstatavo, viena vertus, kad *Lufthansa* – tai tradicinis tinklo vežėjas, naudojantis žvaigždės modelį, kuris skiriasi nuo minimalių *Ryanair* ir *Aer Lingus* paslaugų, bei, kita vertus, kad, atsižvelgiant į jos pasitraukimą iš rinkos 2000 m. (nors tuo metu joje nebuvo jokių konkurentų), *Lufthansa* veikiausiai nebenorėtų pradėti veiklos šiose rinkose, susidurdama su nauju stipriu subjektu, turinčiu kitokią sąnaudų struktūrą.

— Dėl maršruto Dublinas–Briuselis

- 371 Maršrute Dublinas–Briuselis (ginčijamo sprendimo 931–938 konstatuojamosios dalys) įvykdžius koncentraciją būtų susikūrus monopolis, kuris panaikintų bet kokią šioje rinkoje esančią konkurenciją. Komisija taip pat paminėjo *Sabena* (tapusios *Brussels Airlines*) veiklą rinkoje, kuri iš jos pasitraukė 2001 m. lapkričio mėnesį. Ji priminė, jog

egzistuoja įėjimo į rinką kliūčių dėl Dublino oro uosto perkrovimo ir labai didelio šio maršruto apkrovimo.

- 372 Be to, Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių bazes Briuselyje (*Brussels Airlines*, KLM ir VLM) arba Eindhoven (Nyderlandai) (*Transavia* ir *Airlynair*), kuris nelaikytinas Briuselio oro uostą pakeičiančiu oro uostu, turintys vežėjai negalėtų daryti pakankamo konkurencinio spaudimo po koncentracijos susikūrusiam subjektui, pradėję veiklą maršrutu Dublinas–Briuselis (ginčijamo sprendimo 936 konstatuojamoji dalis). Šiuo klausimu ieškovė apsiriboja nuoroda, kad Komisija negalima „pasitikėti“, kai ji teigia, jog šios bendrovės negalėtų veiksmingai reaguoti po koncentracijos susikūrusiam subjektui padidinus kainas (žr. šio sprendimo 365 punktą). Vis dėlto būtina pažymėti, kad šiuo klausimu Komisija pateikė visiškai įtikinamų priešasčių. Ji konstatavo, viena vertus, kad *Brussels Airlines* ir KLM – tai iš esmės tinklo vežėjai, siūlantys visas paslaugas lėktuve, ir kurio ekonominis modelis skiriasi nuo *Ryanair* ir *Aer Lingus* modelio, kad VLM pritraukia daugiausia verslo klientus, naudodama mažesnius lėktuvus, leidžiančius nusileisti Londono *City* oro uoste, bei kad *Transavia* ir *Airlynair* skraido į Eindhoveną, o ne į Briuselį.

— Dėl maršruto Dublinas–Frankfurtas

- 373 Maršrute Dublinas–Frankfurtas (ginčijamo sprendimo 948–955 konstatuojamosios dalys) 2006 m. vasarą koncentracijos šalys kartu užėmė nuo 59 iki 87 % rinkos, nelygu, ar atsižvelgiama į tranzito keleivius. Jų konkurentės *Lufthansa* rinkos dalis svyruoja nuo 13 iki 41 %, jeigu atsižvelgiama į tranzito keleivius.

374 Šiuo klausimu pažymėtina, kad ginčijamame sprendime Komisija nurodė priežastis, dėl kurių šioje rinkoje *Lufthansa* negalėtų veiksmingai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. Ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, jog *Lufthansa* ekonominis modelis aiškiai skiriasi nuo *Aer Lingus* ir *Ryanair* modelių. Be to, ji konstatavo, kad *Lufthansa* eksploatuoja daug skrydžių, kurių laikas pritaikomas prie išvykimo ir atvykimo Frakfurto oro uoste bangų. Komisija taip pat nustatė, jog klientų apklausos rezultatai rodo, kad skrydžiui Dublinas–Frankfurtas *Aer Lingus* arba *Ryanair* klientai visų pirma laiko substitutu veikia kitą Airijos bendrovę, o ne *Lufthansa*. Taigi ieškovė negali tvirtinti, kad Komisija paprasčiausia neįtraukė *Lufthansa* į savo analizę, nes iš taško į tašką skrendantys keleiviai sudaro tik nedidelę šios bendrovės veiklos dalį (žr. šio sprendimo 365 punktą).

— Dėl maršrutų Dublinas–Madridas ir Dublinas–Paryžius

375 Maršrute Dublinas–Madridas (ginčijamo sprendimo 981–989 konstatuojamosios dalys) 2007 m. vasarą, remiantis prognozėmis, koncentracijos šalys kartu užimtų nuo 66 iki 75 % rinkos, nelygu, ar atsižvelgiama į tranzito keleivius. Jų konkurentės *Iberia* rinkos dalis svyruoja nuo 25 iki 34 %, jeigu atsižvelgiama į tranzito keleivius. Komisija taip pat paminėjo *Spanair* veiklą šioje rinkoje, kuri pasitraukė iš jos 2006 m. spalio mėnesį. Ji priminė, jog egzistuoja įėjimo į rinką kliūčių dėl Dublino oro uosto perkrovimo, nors šiuo atveju jos galėtų būti mažiau pastebimos, nes tai nėra maršrutas, kuriuo atliekama daug skrydžių.

376 Maršrute Dublinas–Paryžius (ginčijamo sprendimo 1014–1021 konstatuojamosios dalys) 2006 m. vasarą koncentracijos šalys kartu užėmė nuo 61 iki 80 % rinkos, nelygu, ar atsižvelgiama į tranzito keleivius. Jų konkurentės *CityJet* rinkos dalis svyruoja nuo

20 iki 39%, jeigu atsižvelgiama į tranzito keleivius. Per pastaruosius metus į šią rinką nebuvo įėjęs nė vienas kitas vežėjas.

377 Šiuo klausimu pažymėtina, kad ginčijamame sprendime Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių *Iberia*, kiek tai susiję su maršrutu Dublinas–Madridas (ginčijamo sprendimo 984 konstatuojamoji dalis), ir *CityJet*, kiek tai susiję su maršrutu Dublinas–Paryžius (ginčijamo sprendimo 1017 konstatuojamoji dalis), negalėtų veiksmingai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. Komisija pabrėžė, kad *Iberia* negali būti laikoma artima koncentracijos šalių konkurente dėl savo verslo modelio, grindžiamo tinklo veikla, ir dėl visų lėktuve teikiamų paslaugų, kurios orientuotos į didelį tranzitu šiuo maršrutu vykstančių keleivių skaičių. Be to, Komisija pabrėžė, kad pagrindinis *CityJet* tikslas aprūpinti keleiviais *Air France* vidutinių ir ilgų nuotolių maršrutus iš *Roissy-Charles-de-Gaulle* oro uosto. Šių argumentų ieškovė tiesiogiai neginčija ir kritikuoja vien jų patikimumą, nepateikdama kitų patikslinimų. Taigi ieškovė negali tvirtinti, kad Komisija paprasčiausia neįtraukė šių dviejų bendrovių į savo analizę (žr. šio sprendimo 365 punktą).

e) Dėl maršruto Dublinas–Milanas ir Dublinas–Roma

### Šalių argumentai

378 Ieškovė teigia, kad Komisija nepagrįstai atmetė *Alitalia* kaip potencialią po koncentracijos susikūrusio subjekto konkurentę dėl to, kad ji neseniai pasitraukė iš maršrutų

Dublinas–Roma ir Dublinas–Milanas bei turi finansinių sunkumų (ginčijamo sprendimo 1011 ir 1041 konstatuojamosios dalys). Be to, jos nuomone, Komisija nepagrįstai atmetė šio visas paslaugas lėktuve siūlančio tinklo vežėjo keliamą konkurencinę riziką. Ji mano, kad Komisija nepateikė jokių įrodymų, jog *Alitalia* negalėtų be kokių nors sunkumų vėl pasiūlyti skrydžių į Dubliną, jeigu po koncentracijos susikūrus subjektas padidintų kainas, nors *Alitalia* turi daug Romoje ir Milane bazuojamų lėktuvų.

- 379 Komisija, palaikoma Airijos ir et *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

#### Bendrojo Teismo vertinimas

- 380 Maršrute Dublinas–Milanas (ginčijamo sprendimo 1006–1013 konstatuojamosios dalys) įvykdžius koncentraciją būtų susikūrus monopolis, kuris panaikintų bet kokią šioje rinkoje esančią konkurenciją (2007 m. vasarą, remiantis prognozėmis, kartu būtų užimta 100% rinkos). Komisija taip pat paminėjo *Alitalia* veiklą rinkoje, kuri iš jos pasitraukė 2006 m. spalio mėnesį, t. y. praėjus keliems mėnesiams po *Ryanair* veiklos pradžios šiame maršrute. Ji priminė, jog yra įėjimo į rinką kliūčių dėl Dublino oro uosto perkrovimo piko valandomis.
- 381 Maršrute Dublinas–Roma (ginčijamo sprendimo 1036–1043 konstatuojamosios dalys) įvykdžius koncentraciją būtų susikūrus monopolis, kuris panaikintų bet kokią šioje rinkoje esančią konkurenciją (2007 m. vasarą, remiantis prognozėmis, kartu būtų užimta 100% rinkos). Komisija taip pat paminėjo *Alitalia* veiklą rinkoje, kuri iš jos pasitraukė 2005 m. spalio mėnesį, paskui vėl joje trumpai pasirodė 2006 m. vasarą. Ji

priminė, jog yra įėjimo į rinką kliūčių dėl Dublino oro uosto perkrovimo piko valandomis ir šio maršruto raidos.

382 Komisija taip pat išdėstė priežastis, dėl kurių bazes Milane ar Romoje (*Alitalia*, *Air One*, *easyJet* ir *MyAir*) turintys vežėjai negalėtų daryti pakankamo konkurencinio spaudimo po koncentracijos susikūrusiam subjektui, pradėję veiklą maršrutais Dublinas–Milanas ir Dublinas–Roma (ginčijamo sprendimo 1011 ir 1041 konstatuojamosios dalys). Šiuo klausimu ieškovė apsiriboja nuoroda į tai, kad Komisija nepagrįstai nusprendė, jog *Alitalia* negali veiksmingai konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu dėl finansinių sunkumų ir savo, kaip visos paslaugas lėktuve siūlančios bendrovės, verslo modelio. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad šios priežastys leidžia pateisinti išvadą, kurią ginčijamame sprendime padarė Komisija.

383 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovės argumentai dėl kelių ginčijamame sprendime išanalizuotų maršrutų neleidžia suabejoti Komisijos išvada, kad įvykdžius koncentraciją juose bus itin apribota veiksminga konkurencija, susikūrus dominuojančiai padėčiai.

384 Be to, reikia pažymėti, kad dominuojanti padėtis, kurią numatyta koncentracija būtų sukūrusi šiuose maršrutuose, būtų arba monopolinė, arba kvazimonopolinė, arba labai reikšminga, ir to savaiame pakanka, siekiant šioje analizės stadijoje patvirtinti Komisijos padarytą išvadą, kad koncentracijos vykdymas turi būti pripažintas nesuderinamu su bendrąja rinka.

385 Todėl manytina, kad jeigu tam neprieštarautų nagrinėjant ketvirtąjį ir penktąjį ieškinio pagrindus atliksimos našumo pasiekimų ir išipareigojimų analizės rezultatai, Komisija teisingai pripažino numatomą koncentraciją nesuderinama su bendrąja rinka.

*D — Dėl ketvirtojo ieškinio pagrindo, susijusio su tariamais našumo pasiekimais*

386 Pirmiausia primintina, kad Susijungimų reglamento 29 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„Siekiant įvertinti koncentracijų poveikį konkurencijai bendrojoje rinkoje, tikslinga atsižvelgti į konkrečių įmonių pagrįstus ir galimus našumo pasiekimus. Įmanoma, kad dėl koncentracijos atsiradę našumo pasiekimai neutralizuoja poveikį, kurį ji galėtų turėti, konkurencijai, ypač galimą žalą vartotojams, ir todėl koncentracija tik nežymiai apribotų veiksmingą konkurenciją bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje, ypač dėl dominuojančios padėties atsiradimo ir sustiprėjimo. Komisija turėtų paskelbti gaires dėl sąlygų, kurioms esant ji gali atsižvelgti į našumo pasiekimus vertindama koncentracijas.“

387 Susijungimų reglamento 29 konstatuojamojoje dalyje minėtos Komisijos paskelbtinos sąlygos išdėstytos gairių 76–88 punktuose. Gairių 78 punkte nurodyta, jog tam, kad Komisija susijungimo vertinime atsižvelgtų į pretenzijas dėl našumo ir galėtų padaryti išvadą, jog dėl našumo nėra pagrindo paskelbti susijungimą nesuderinamą su bendrąja rinka, našumas turi būti naudingas vartotojams, specifinis susijungimui ir



patikrinamas. Šios sąlygos kumuliacinės ir toliau vertinamos pagal Komisijos gairėse nustatytą tvarką.

388 Nagrinėjant šį ieškinio pagrindą reikšminga ginčijamame sprendime Komisijos atlikta analizė sukoncentruota į toliau aprašytus etapus. Pirmiausia Komisija pristatė per administracinę procedūrą *Ryanair* pateiktus argumentus, pagal kuriuos koncentracija nekelia jokios rizikos konkurencijai dėl našumo pasiekimų, pritaikius *Aer Lingus* mažų kainų *Ryanair* verslo modelį. Anot ieškovės, šie pasiekimai atsirastų dėl masto ekonomijos, pasiektos personalo sąnaudų, su lėktuvų nuosavybe susijusių sąnaudų, priežiūros sąnaudų, oro uosto mokesčių, antžeminių eksploatavimo išlaidų ir pardavimo sąnaudų lygmeniu. *Ryanair* teigia, kad šie našumo pasiekimai nebūtų galimi nei atliekant kokią nors kitą operaciją, nei šioms dviem bendrovėms veikiant atskirai, neįvykus koncentracijai. Ieškovė manymu, šie našumo pasiekimai bus perkelti vartotojams sumažinant bilietų kainas, padidinant skrydžių ir maršrutų skaičių bei pagerinant produktus ir paslaugas, nedarant neigiamo poveikio *Aer Lingus* paslaugų kokybei (ginčijamo sprendimo 7.10.2 punktas). *Aer Lingus* analizė taip pat pristatyta ginčijamame sprendime (ginčijamo sprendimo 7.10.3 punktas).

389 Antra, Komisija pabrėžė, jog iš Susijungimų reglamento 29 konstatuojamojoje dalyje ir gairėse išdėstytų principų išplaukia, kad neigiamam koncentracijos poveikiui vartotojams atsverti dėl jos atsirandantys našumo pasiekimai turi būti patikrinami (t. y. pateisinami, apskaičiuojami ir prirėikis patvirtinti tyrimais ir vidaus dokumentais), galėti suteikti naudos vartotojams ir jų neturi būti galima pasiekti mažiau antikurencinėmis priemonėmis nei numatoma koncentracija (specifiniai koncentracijos našumo pasiekimai). Šios trys sąlygos (galėjimas patikrinti, nauda vartotojams ir koncentracijos specifika) yra kumuliacinės (ginčijamo sprendimo 7.10.1 ir 7.10.4 punktai).

390 Trečia, Komisija nusprendė, jog *Ryanair* pabrėžiami našumo pasiekimai nėra patikrinami, nes jie iš esmės grindžiami bendro pobūdžio teiginiais, kad *Ryanair* tariamai gali pritaikyti *Aer Lingus* savo verslo modelį ir visų pirma šio modelio sąnaudų lygį, nesuprastėjus produktų savybėms ir nesumažėjus pajamoms. Be to, jos nuomone, daugelis *Ryanair* teiginių dėl našumo pasiekimų grįsti prezumpcijomis, kurių negalima nepriklausomai patikrinti (ginčijamo sprendimo 7.10.4.2 punktas). Ginčijama sprendime taip pat įvertinti specifiskumą koncentracijai (ginčijamo sprendimo 7.10.4.3 punktas) ir nauda vartotojams (ginčijamo sprendimo 7.10.4.4 punktas).

391 Ginčijamo sprendimo 1151 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė išvadą, kad *Ryanair* pabrėžiami našumo pasiekimai nėra pakankamai patikrinami ir nespecifiški koncentracijai. Anot Komisijos, net darant prielaidą, jog šios dvi sąlygos įvykdytos, šie našumo pasiekimai būtų paveikę fiksuotas *Aer Lingus* sąnaudas (lėktuvų eksploataciją), o tai leidžia manyti, kad jais negalės pasinaudoti vartotojai. Galiausiai Komisija padarė nuorodą į gairių 84 punktą, pagal kurį „labai mažai tikėtina, kad susijungimas, dėl kurio padėtis rinkoje artėja prie monopolio ar sukuria panašaus lygio įtaką rinkoje, gali būti paskelbtas suderinamu su bendrąja rinka, remiantis tuo, kad našumo pasiekimai bus pakankami jo galimiams antikonkurenciniams padariniams neutralizuoti“.

392 Ieškovė iš esmės kritikuoja šiuos ginčijamo sprendimo aspektus, tvirtindama, kad, nepaisant galimo antikonkurencinio poveikio, koncentracijos operacija užtikrins našumo pasiekimus. Anot jos, šie našumo pasiekimai yra patikrinami, specifiniai koncentracijai ir suteiks naudos vartotojams. Ji mano, kad dėl to gairių 76 ir paskesniuose punktuose nustatytų kriterijų paisoma ir Komisija turėjo paskelbti koncentraciją suderinamą su bendrąja rinka. Apskritai ieškovė kaltina Komisiją atmetus konkrečias jos pateiktas nuorodas ir pasirėmus *Aer Lingus* suformuluotomis „prielaidomis“. Tačiau

ieškovė pabrėžia, kad *Ryanair* – tai gera referencija, kalbant apie našumo pasiekimus, o *Aer Lingus* savo ruožtu negalėjo žinoti apie jos pasiekiamą masto ekonomiją ir buvo suinteresuota sumenkinti dėl koncentracijos atsirasiančius našumo pasiekimus, siekdama apsiginti nuo *Ryanair* pasiūlymo ir nepripažinti savo neefektyvumo. Ieškovė taip pat kaltina Komisiją, kad pritaikė „nepagrįstą ir klaidingą kriterijų“ našumo pasiekimų apimčiai, kuriuos turėjo įrodyti pagal gairių 84 punktą, kur įtvirtinta neigiamą prezumpcija našumo pasiekimų nenaudai, esant monopoliui artimai padėčiai rinkoje. Šioje byloje *Ryanair* tvirtina, kad dėl numatytos koncentracijos monopolis nebus sukurtas.

- <sup>393</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, pažymi, kad atsižvelgiant į tai, jog dėl koncentracijos būtų susikūrusi monopoliui artima padėtis rinkoje, labai mažai tikėtina, jog ji galėtų būti pripažinta suderinama su bendrąja rinka dėl to, kad atsiradę našumo pasiekimai kompensuotų jos antikonkurencinį poveikį. Jos nuomone, trys nagrįsti kriterijai bet kuriuo atveju neįvykdyti: *Ryanair* pabrėžiami našumo pasiekimai nėra nei patikrinami, nei specifiniai koncentracijai ir neduoda naudos vartotojams.

## 1. Dėl galėjimo patikrinti tariamus našumo pasiekimus

### a) Šalių argumentai

- <sup>394</sup> Pirmiausia ieškovė ginčija Komisijos nuomonę, kad jos argumentai dėl našumo pasiekimų pagrįsti pernelyg hipotetiniais aspektais (ginčijamo sprendimo

1133 konstatuojamoji dalis). Ji teigia, kad Komisijai buvo pateikti „labai detalūs apskaičiavimai“, paremti patirtimi, sukaupta per 15 metų veiklos Europoje, naudojant daugiau kaip 130 lėktuvų daugiau kaip 500 maršrutų. *Ryanair* mano geriausiai galinti pateikti „nuodugnius, patikimus ir patikrinamus apskaičiavimus“, priešingai nei Komisija, kuri neturi jokios patirties šioje srityje, arba *Aer Lingus*, kurios modelis neefektyvus. Net darant prielaidą, kad apskaičiavimai nebuvo visiškai teisingi, nebuvo galima paprasčiausia atmesti jų rezultatų, kad našumo pasiekimai sieks 221,7 mln. eurų. Ieškovė taip pat kritikuoja ginčijamo sprendimo 1133 konstatuojamojoje dalyje nustatytą reikalavimą, kad ji privalėjo pateikti iki koncentracijos sudarytus dokumentus, kuriuose objektyviai ir nepriklausomai įvertintos našumo pasiekimo apimtys. Ji mano, kad našumo pasiekimų yra neatsižvelgiant į jų patvirtinimą raštu iki ar po koncentracijos. Jos teigimu, tokio reikalavimo neįmanoma įvykdyti, nes dažnai tik pateikus oficialų pasiūlymą, jį pateikęs subjektas gali turėti prieigą prie perimsimos bendrovės apskaitos.

<sup>395</sup> Antra, ieškovė pažymi, kad apibūdindama našumo pasiekimus kaip nepatikrinamus, Komisija tvirtina, jog jie reikalautų, kad *Ryanair* galėtų „visiškai“ pritaikyti savo verslo modelį *Aer Lingus*, tačiau niekaip nepabloginti tam tikrų produkto savybių. Ieškovė mano, kad taip Komisija pripažįsta *Ryanair* ir *Aer Lingus* verslo modelių skirtumus. Ieškovės teigimu, šis teiginys pagrįstas klaida, nes *Ryanair* neketina „visiškai“ pritaikyti savo verslo modelio *Aer Lingus*, o paprasčiausiai nori išlaikyti skirtingas paslaugas, kartu konsoliduojant *Aer Lingus* padėtį našumo pasiekimais ir sumažinant sąnaudas.

<sup>396</sup> Trečia, ieškovė teigia, kad ginčijamo sprendimo 1134 konstatuojamojoje dalyje esanti nuoroda į tai, kad ji įsigijo *Buzz*, nepatvirtina Komisijos teiginio. *Aer Lingus* laivynas daug didesnis nei *Buzz* ir santaupos dėl kuro, priežiūros bei pakeitimų dėl to kur kas didesnės, o ne mažesnės nei santaupos, kurias užtikrino minėtas įsigijimas. Be to,

*Ryanair*, kaip ji padarė *Buzz* atveju, galėtų pakeisti atitinkamus lėktuvus ir susitarti dėl geresnių nuomos sąlygų, nei šiuo metu turi *Aer Lingus*.

397 Ketvirta, ieškovė primena oficialiame pasiūlyme neatšaukiamai įsipareigojusi sumažinti *Aer Lingus* kainas, panaikinti konkretaus dydžio kuro priedus, išlaikyti skrydžių skaičių ir pagerinti paslaugas. Įvykdyti šiuos įsipareigojimus, išlaikant savo pelningumą, jai galėtų leisti vien našumo pasiekimai. Ji mano, kad dėl to ginčijamo sprendimo 1135 konstatuojamojoje dalyje negalėjo tvirtinti neturinti jokių patikrinamų duomenų, įrodančių, jog našumo pasiekimus bus galima realizuoti, kiek tai susiję su trimis vartotojams reikšmingais klausimais, t. y. bilietų kaina, skrydžių dažnumu ir paslaugų kokybe kiekviename maršrute.

398 Penkta, ieškovė primigtinai pabrėžia po koncentracijos susikūrusio subjekto pajėgumą sutaupyti reklamos sąskaita dėl padidėjusios perkamosios galios visame tinkle, kuris būtų padengtas įvykdžius koncentraciją.

399 Šešta, ieškovė kaltina Komisiją nepripažinus jos galėjimo pasinaudoti galimybėmis, leidžiančiomis nusipirkti ar išsinuomoti *Boeing 737* brangiai *Aer Lingus* nuomojantiems lėktuvams pakeisti, svarbos. Šioje aplinkybėje Komisija išvelgė paprasčiausią „nuomos mokesčio perkėlimą“ (ginčijamo sprendimo 1137 konstatuojamoji dalis). *Ryanair* teigia, kad be koncentracijos jos veiksmams nebūtų buvę reikalinga pasinaudoti visomis šiomis galimybėmis. Todėl, jeigu ji būtų jomis pasinaudojusi *Aer Lingus* naudai, nebūtų patyrusi jokių „alternatyvių sąnaudų“. Ieškovės nuomone, Komisijai nepavyko įrodyti, kad su *Boeing* sudarytų sutarčių sąlygos leidžia *Ryanair* išnaudoti „jos veiklai nereikalingas galimybes“ ir parduoti lėktuvus laisvojoje rinkoje arba

kad *Ryanair* būtų iš tiesų pasinaudojusi šiomis galimybėmis, taip konkuruodama su *Boeing* naujų lėktuvų rinkoje. Ji pabrėžia, kad toks elgesys nebūtų „nei realus, nei ekonomiškai protingas“. Ji mano, jog ginčijamo sprendimo 1138 konstatuojamojoje dalyje Komisija neteisingai nusprendė, kad *Ryanair* atlikti su lėktuvų nuosavybe susijusių išlaidų apskaičiavimai „iš dalies optimistiški“, taip neatsižvelgusi į *Ryanair* patirtį šioje srityje.

400 Septinta, ieškovė pabrėžia, kad ginčijamo sprendimo 1139 konstatuojamojoje dalyje Komisija neteisingai „preziumavo“, jog tam tikros galimybės sutaupyti, susijusios su oro uosto mokesčiais, reikalauja, kad ji perkeltų *Aer Lingus* skrydžius iš pagrindinių oro uostų į antrinius mažesnių kainų oro uostus. *Ryanair* manymu, ji įrodė, kad potencialios galimybės sutaupyti oro uosto mokesčius nėra susijusios su sąnaudų Dublino oro uoste sumažinimu arba su *Aer Lingus* paskirties oro uostų pakeitimu. Koncentracija buvo siekiama naudoti *Aer Lingus* lėktuvus pagrindiniuose oro uostuose. Be to, priešingai nei sakoma *Aer Lingus* argumentuose, išdėstytuose ginčijamo sprendimo 1118 konstatuojamojoje dalyje, Dublino oro uoste, kuris yra pagrindinis oro uostas, *Ryanair* pasiekia 25 minučių pasiruošimo skrydžiui laiką, o *Aer Lingus* veikia remdamasi nuo 40 iki 55 minučių laiko atkarpomis skrydžiui pasirengti. Toks pasirengimo skrydžiui laikas pasiekiamas ir perkrautuose oro uostuose, kaip antai Birmingamo arba Mančesterio oro uostai (žr. 2007 m. sausio 19 d. *York Aviation* pažymą dėl su pasirengimo skrydžiui laiku susijusių našumo pasiekimų).

401 Aštunta, ieškovė tvirtina, kad Komisija neteisingai išaiškino Airijos įmonių teisės nuostatas, nes pagal jas *Ryanair* kontroliuotų *Aer Lingus* įsigijusi 50% jos akcijų. Taigi tai, kad kontrolę perima „konkurentas“, apie ką kalbama ginčijamo sprendimo 1140 konstatuojamojoje dalyje, visiškai nereikšminga, ir Komisija nepagrįstai preziumavo, jog dviejų įmonių integracija būtų sunkesnė, jei *Ryanair* kontroliuotų mažiau kaip 100% *Aer Lingus* akcijų.

402 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

b) Bendrojo Teismo vertinimas

403 Ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, jog *Ryanair* pabrėžiami našumo pasiekimai nėra patikrinami, nes jie iš esmės grindžiami bendro pobūdžio teiginiais, kad *Ryanair* tariamai gali pritaikyti *Aer Lingus* savo verslo modelį ir visų pirma šio modelio sąnaudų lygį, nesuprastėjus produktų savybėms ir nesumažėjus pajamoms. Komisija taip pat nusprendė, jog daugelis *Ryanair* teiginių dėl našumo pasiekimų grindžiami prezumpcijomis, kurių negalima nepriklausomai patikrinti (ginčijamo sprendimo 7.10.4.2 punktas).

404 Taigi, jos nuomone, nėra įvykdoma gairėse numatyta našumo pasiekimų patikrinamo sąlyga, o tai ieškovė ginčija, pateikdama šiuo klausimu aštuonis kaltinimus.

405 Pirma, dėl to, kaip ginčijamame sprendime Komisija įvertino *Ryanair* pateiktus duomenis (ginčijamo sprendimo 1133 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 394 punktą), reikia priminti, jog Komisija nusprendė, kad „daugelis *Ryanair* teiginių dėl našumo pasiekimų grindžiami prezumpcijomis, kurių negalima nepriklausomai patikrinti“.

Ginčijamame sprendime Komisija taip pat pabrėžė, kad „atrodo, jog nėra nė vieno iki koncentracijos sudaryto dokumento, kuriame būtų objektyviai ir nepriklausomai įvertinti našumo pasiekimai įsigijus *Aer Lingus*“. Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymėjo „mananti, kad tokių dokumentų pateikimas labai svarbus, siekiant parodyti, viena vertus, jog *Ryanair* verslo modelis skiriasi nuo *Aer Lingus* modelio, ir, kita vertus, jog sąnaudų struktūra galėtų būti sėkmingai perkelta *Aer Lingus* po koncentracijos“. Tokios nuorodos gali būti suprastos taip, kad iš pranešančiosios šalies gali būti reikalaujama pateikti minėtus dokumentus, kurių pateikimą Komisija laiko „labai svarbiu“.

<sup>406</sup> Iš gairių 86 punkto matyti, jog našumo pasiekimai turi būti „patikrinami“, kad Komisija galėtų pagrįstai įsitikinti, kad šie pasiekimai „gali būti“ įgyvendinti ir kad jie bus pakankamai dideli potencialiai koncentracijos žalai vartotojams neutralizuoti. Tame pačiame gairių punkte nustatyta, kad kuo šie argumentai „tiksliesni ir įtikinamesni“, tuo geriau Komisija gali juos įvertinti. Šiuo klausimu patikslinama, jog kai įmanoma, našumo pasiekimai ir iš to kylanti nauda vartotojams turi būti „išmatuoti“ ir, jeigu duomenys, reikalingi tiksliai kiekybinei analizei, nėra prieinami, turi būti įmanoma numatyti „aiškiai identifikuojamą“ teigiamą poveikį vartotojams, „kuris negali būti nežymus“. Taigi našumo pasiekimų patikrinamumo sąlygoje nereikalaujama, kad pranešančioji šalis pateiktų duomenis, kuriuos gali nepriklausomai patikrinti trečiasis asmuo, arba iki koncentracijos sudarytus dokumentus, leidžiančius objektyviai ir nepriklausomai įvertinti įgijimą užtikrinančių veiksmingumo pasiekimų apimtį.



407 Šį aiškinimą patvirtina gairių 87 punkto analizė, iš kurios išplaukia, kad informacija, leidžianti Komisijai įvertinti našumo pasiekimus, yra tik susijungiančių šalių žinioje ir todėl pranešančiosios šalys privalo reikiamu laiku pateikti visą informaciją.

408 Be to, nebaigtiniame gairių 88 punkte esančiame našumo pasiekimams vertinti naudingų įrodymų sąrašė yra įvairaus pobūdžio įrodymų, neakcentuojant būtinybės, kad juos turi būti galima nepriklausomai patikrinti arba kad jie būtų sudaryti iki koncentracijos. Šiame sąrašė, be kita ko, yra vidiniai dokumentai, kuriais įmonių administracija naudojosi priimdama sprendimą dėl susijungimo, administracijos ataskaitos savininkams ir finansų rinkoms apie laukiamą našumą, istoriniai našumo ir naudos vartotojams pavyzdžiai bei iki susijungimo atlikti išorės ekspertų tyrimai, skirti našumo pasiekimų tipui ir dydžiui bei tam, koku mastu ir kokie klientai gali gauti naudos.

409 Taigi galimybės nepriklausomai patikrinti prezumpcijas, kuriomis grindžiami *Ryanair* teiginiai dėl našumo pasiekimų gairėse, kur apibrėžti Komisijos orientyrai šiuo klausimu, nereikalaujama. Todėl nagrinėjamu atveju Komisija bet kuriuo atveju negalėjo atmesti *Ryanair* pateiktų duomenų vien dėl tos priežasties, kad jie tariamai pagrįsti nepriklausomai nepatikrinamomis prezumpcijomis. Be to, Komisija neturėjo teisės reikalauti kokio nors konkretaus dokumentų tipo, kaip antai iki koncentracijos sudarytų dokumentų, kuriuose būtų objektyviai ir nepriklausomai įvertinta įgijimą užtikrinančių našumo pasiekimų apimtis, norėdama ginčyti iš kito tipo dokumentų, kurie gali būti pateikti, išplaukiančios informacijos reikšmingumą.

- 410 Atsižvelgdama į tai, *Ryanair* turėjo teisę pateikti Komisijai nuosavus duomenis dėl iš koncentracijos laukiamų našumo pasiekimų, nebūtinai turėdama remtis vertinimu, kurį galėtų nepriklausomai patikrinti trečiasis asmuo arba kuris būtų padarytas iki paskelbimo apie koncentraciją. Ekonominiame gyvenime nebūtinai galima laiku pateikti tokius dokumentus ir dokumentai, kuriuos tam tikra įmonė naudojo oficialiam pasiūlymui pateikti, nesvarbu, ar juos būtų surašiusi ši įmonė, ar jos patarėjai, pagal savo prigimtį gali turėti tam tikros reikšmės grindžiant teiginių dėl našumo pasiekimų turinį.
- 411 Vis dėlto reikia pabrėžti, kad Komisija konkrečiai išnagrinėjo, ar *Ryanair* pabrėžiami našumo pasiekimai „patikrinami“ taip, kad jie leidžia pagrįstai įsitikinti, jog jie gali būti įgyvendinti, ir jie bus pakankamai dideli potencialiai koncentracijos žalai vartotojams neutralizuoti. Ginčijamo sprendimo 1133 konstatuojamojoje dalyje Komisija pabrėžė, kad atsižvelgiant į *Ryanair* teiginius dėl našumo pasiekimų „atrodo labai optimistiška teigti, kad *Ryanair* galės visiškai perkelti *Aer Lingus* savo verslo modelį ir visų pirma šio modelio sąnaudų lygį, nesuprastėjus produktų savybėms ir nesumažėjus pajamoms“. Komisija pažymėjo, kad *Ryanair* nepateikė nė vieno objektyvaus ir patikimo įrodymo šiuo klausimu, išskyrus bendrą įsitikinimą dėl „jos agresyvios vadybos stiliaus“.
- 412 Šia *Ryanair* pateiktų duomenų kritika siekiama sukelti abejonių dėl jų pajėgumo įrodyti, kad tariami našumo pasiekimai galės neutralizuoti neigiamą poveikį, kurį jų nesant koncentracijos operacija galėtų turėti konkurencijai. Šiuo klausimu gairių 87 punkte nustatyta, kad šį įrodymą turi pateikti pranešančiosios šalys. Šie našumo pasiekimai turi būti „išmatuoti“ arba bent „aiškiai identifikuojami“, kaip tai matyti iš gairių 86 punkto.

413 Nesant duomenų, galinčių įrodyti, kad *Aer Lingus* pritaikius *Ryanair* verslo modelį laukiami našumo pasiekimai apims praradimus dėl *Aer Lingus* naudojamo verslo modelio atsisakymo, Komisija turėjo teisę iškelti klausimą dėl galėjimo patikrinti tariamus našumo pasiekimus. Tačiau šiuo klausimu ieškovė taip pat apsiribojo tuo, kad savo dokumentuose teigė, jog jos verslo modelis geresnis nei *Aer Lingus* ir kad dėl to bus užtikrinti 221,7 mln. eurų siekiantys našumo pasiekimai (ginčijamo sprendimo 1106 konstatuojamoji dalis ir visų pirma 3 lentelė). Komisija ginčija būtent šiuos skaičius. Ginčijamo sprendimo 1135 ir 1140 konstatuojamosiose dalyse Komisija taip pat pabrėžė, kad *Ryanair* neįrodė, jog galės sumažinti *Aer Lingus* sąnaudas be poveikio paslaugų kokybei.

414 Taigi *Ryanair* neparodžius, kodėl Komisijos pagrindimas klaidingas, kalbant apie tai, jog nebuvo parodyta, kad ji galės sumažinti *Aer Lingus* sąnaudas be poveikio šios įmonės paslaugų kokybei, manytina, kad, atsižvelgiant į šiuo klausimu *Ryanair* pateiktus duomenis, Komisija galėjo pagrįstai abejoti galėjimu patikrinti tariamus našumo pasiekimus.

415 Antra, dėl įtakos *Aer Lingus* ir *Ryanair* verslo modelių skirtumų analizei pastaroji bendrovė iš esmės teigia, kad Komisija neatsižvelgė į jos ketinimą išlaikyti atskiras paslaugas, „visiškai“ nepritaikant savo verslo modelio *Aer Lingus* (ginčijamo sprendimo 1133 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 395 punktą).

416 Pateikiant šį kaltinimą nepaisoma aplinkybės, jog Komisija visiškai atsižvelgė į ieškovės nurodytą galimybę. Jos abejonės dėl galėjimo patikrinti tariamus našumo pasiekimus, atsižvelgiant į ieškovės pateiktus duomenis, atrodo taip: arba *Ryanair* visiškai

įgyvendins savo verslo modelį ir todėl, vertinant *Ryanair* pabrėžiamus našumo pasiekimus, būtina atsižvelgti į su *Aer Lingus* verslo modeliu susijusių produktų savybių ir pajamų praradimus; arba *Ryanair*, kaip ketina, išlaikys su *Aer Lingus* verslo modeliu susijusias produktų savybes bei pajamas ir todėl našumo pasiekimai bus neišvengiamai mažesni nei būtų galimi visiškai pritaikius *Ryanair* mažų sąnaudų ir kainų modelį. Būtent šiais *Ryanair* pateiktiems duomenimis įtakos turinčiais samprotavimais Komisija pagrįstai grindė savo ginčijamame sprendime išdėstytus motyvus.

<sup>417</sup> Trečia, kalbant apie ginčijamame sprendime padarytą nuorodą į veiksmus *Ryanair* įsigijus KLM dukterinę bendrovę *Buzz* (ginčijamo sprendimo 1134 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 396 punktą), reikia pažymėti, kad šalys sutartinai pripažįsta, jog šis įgijimas nebuvo to paties pobūdžio kaip planuojamas *Aer Lingus* įgijimas. Būtent ši nuomonė išdėstyta ginčijamame sprendime, kuriame daroma nuoroda į šių dviejų operacijų skirtumus (prekių ženklo *Buzz* išnykimas, lėktuvų grąžinimas, daugumos skrydžių atsisakymas). Taigi remiantis šiuo pavyzdžiu *Ryanair* nurodomi našumo pasiekimai grindžiami hipoteze, kad *Ryanair* verslo modelis visiškai pritaikomas įgytoje įmonėje.

<sup>418</sup> Ketvirta, dėl pateikiant oficialų pasiūlymą ieškovės prisiimtų įsipareigojimų sumažinti *Aer Lingus* siūlomas kainas, panaikinti kuro priedus, išlaikyti skrydžių skaičių ir pagerinti paslaugas (ginčijamo sprendimo 1134 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 397 punktą) reikšmės pasakytina, kad, kaip savo dokumentuose tvirtina Komisija ir ieškovė šiuo klausimu jai neprieštaruoja, pažadas elgtis tam tikru būdu tiksliai neapibrėžtą ir potencialiai labai trumpą laiką negali būti pripažintas nei našumo pasiekimu, nei tokio pasiekimo įrodymu.

419 Penkta, kalbant apie našumo pasiekimus dėl galimo reklamos išlaidų sumažėjimo (ginčijamo sprendimo 1136 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 398 punktą), pažymėtina, kad ieškovė kritika neleidžia abejoti dėl ginčijamame sprendime išdėstytų nuogastavimų. Jeigu *Ryanair* ketina išlaikyti prekių ženklą *Aer Lingus* ir kokybės skirtumus, *Aer Lingus* turės vykdyti atskirą rinkodaros strategiją. Iš tikrųjų dėl tokio sprendimo galėtų reikėti išlaikyti reklamos išlaidas, siekiant užtikrinti, kad klientai nepainios šių dviejų oro bendrovių.

420 Šešta, dėl su lėktuvų nuosavybe susijusių sąnaudų (ginčijamo sprendimo 1137 ir 1138 konstatuojamosios dalys; žr. šio sprendimo 399 punktą) ginčijamame sprendime, kiek tai susiję su *Ryanair* turimais opcionais, leidžiančiais jai įsigyti lėktuvų mažesnėmis nei rinkos kainomis, Komisija nusprendė, kad tikėtina, jog *Ryanair* pasinaudos šiais opcionais savo pačios oro laivynui atnaujinti. Jeigu *Ryanair* ketintų nedelsiant gauti pelno, parduodama naujus lėktuvus kitai oro bendrovei arba perleisti savo opcionus *Aer Lingus* šios bendrovės oro laivynui atnaujinti, pakaitinės sąnaudos dėl kitokio šių lėktuvų panaudojimo tiksliai atitiktų našumo pasiekimus ir dėl to jie išnyktų. Komisija taip pat pažymėjo, kad net jei pirma aprašytos hipotezės būtų neteisingos, prezumpcijos, kuriomis remiantis įvertinamos su lėktuvų nuosavybe susijusios sąnaudos, atrodo „ypač optimistinės“, nes jos grindžiamos galimybe parduoti *Aer Lingus* laivyną už jo buhalterinę vertę.

421 Ieškovės kritika nesukelia abejonių dėl šios analizės pagrįstumo. Dėl galimybės nesinaudoti minėtais opcionais pasakytina, kad tokia galimybė, savaime suprantama, egzistuoja, tačiau *Ryanair* prarastų galimą naudą. Kalbant apie ieškovės išreikštą pageidavimą, kad Komisija įrodytų, jog su *Boeing* sudarytos sutarties sąlygos leidžia jai pasinaudoti „nepageidaujamais opcionais“ ir perparduoti lėktuvus laisvoje rinkoje, arba kad ji iš tikrųjų nuspręš pasinaudoti šiais opcionais, pradedant taip konkuruoti su *Boeing* naujų lėktuvų rinkoje, sunku suprasti, kodėl toks įrodymas būtų reikalingas.

Iš tiesų Komisija tik paprasčiausia įvardija įvairias *Ryanair* turimas galimybes, jeigu ji nuspręstų pasinaudoti turimais opcionalais, kartu pažymėdama, kad iš pradžių šie opcionalai buvo numatyti *Ryanair* laivynui atnaujinti. Galiausiai ieškovė neparodė, kodėl Komisijos suformuluota kritika dėl optimistinės nuomonės, jog *Aer Lingus* laivynas bus parduotas už buhalterinę vertę, klaidinga vien dėl to, kad ji turi patirties šioje srityje.

422 Septinta, kalbant apie oro uosto mokesčius ir antžemines paslaugas (ginčijamo sprendimo 1139 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 400 punktą), pritariant Komisijai konstatuotina, kad ginčijamame sprendime ji tik pažymėjo, jog „sąnaudų sumažinimas perkėlus *Aer Lingus* paslaugas į antrinius oro uostus savaime nėra našumo pasiekimai“. Tai galima suprasti remiantis Komisijos pateiktu pavyzdžiu, iš kurio matyti, jog *Ryanair*, be kita ko, teigė sudariusi sutartį su Bergamo oro uostu, pagal kurią jai už vieną keleivį apskaičiuojama daug mažesnė kaina nei reikalaujama iš *Aer Lingus* už nusileidimą Milane. Vis dėlto Bergamo – tai antrinis oro uostas, kurio *Aer Lingus* neaptarnauja, todėl minėtą našumo pasiekimą būtų galima užtikrinti tik perkėlus į Bergamą dabartinius *Aer Lingus* skrydžius į Milano *Linate* ir *Malpensa* oro uostus. Taigi, atsižvelgiant į būtinybę taip pakeisti *Aer Lingus* paslaugų pasiūlą, ginčijamame sprendime Komisija pagrįstai ginčija tokį našumo pasiekimą.

423 Aštunta, dėl didesnės ar mažesnės *Ryanair* dalyvavimo kontroliuojant *Aer Lingus* įtakos (ginčijamo sprendimo 1140 konstatuojamoji dalis; žr. šio sprendimo 401 punktą) ginčijamame sprendime Komisija iš esmės teisingai nusprendė, kad dėl mažesnio nei 100 % dalyvavimo būtų sunkiau užtikrinti pabrėžiamus našumo pasiekimus, atsižvelgiant į tai, kad perėmimą, apie kurį buvo pranešta, ketina įvykdyti „konkurentas“. Dėl pasipriešinimo, kurio galima laukti iš *Aer Lingus* akcininkų, nepritariančių tam, kad *Ryanair* perimtų kontrolę, ir aplinkybės, kad kai kurie iš jų, kaip antai Airijos valstybė arba *Aer Lingus* darbuotojai, turi didelę *Aer Lingus* kapitalo dalį, gali būti delsiama

arba abejojama dėl sprendimų, kuriuos galėtų priimti *Ryanair*, siekdama sumažinti sąnaudas.

424 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovės kaltinimai dėl galimybės patikrinti tariamus našumo pasiekimus atmestini.

## 2. Dėl tariamų našumo pasiekimų specifikos koncentracijai

### a) Šalių argumentai

425 Ieškovė ginčija Komisijos teiginį, kad tam tikri našumo pasiekimai, kaip antai personalo sąnaudų sumažinimas, geresnis lėktuvų panaudojimas bei kuro ir pardavimo sąnaudų sumažinimas, „veikiausiai nėra specifiški koncentracijai“ ir tai *Aer Lingus* galėtų pasiekti be jos (ginčijamo sprendimo 1143–1145 konstatuojamosios dalys). Ieškovė pripažįsta, kad *Aer Lingus* sąnaudos vienam vienetui nuo 2001 m. mažėjo, tačiau pažymi, jog iš paskutinės tarpinės šios bendrovės ataskaitos matyti, kad šios sąnaudos vėl didėja. Be to, *Aer Lingus* sąnaudos lieka pastebimai didesnės nei *Ryanair* sąnaudos ir šis skirtumas didėja. Ieškovė pažymi, kad neįvykus koncentracijai *Aer Lingus* negalės pasinaudoti su tuo, kad ją įsigyja *Ryanair*, susijusia masto ekonomija. Kadangi per pastaruosius penkerius metus *Aer Lingus* turimų lėktuvų skaičius iš esmės nepadidėjo, protinga daryti prielaidą, kad *Aer Lingus* nei nori, nei gali greitai išsiplėsti, kad galėtų veikti panašiu mastu kaip *Ryanair*. Tam tikri su veiklos mastu nesusiję našumo pasiekimai, kaip antai pasirošimo skrydžiui laiko sutrumpinimas Dublino oro uoste, ieškovės teigimu, didele dalimi specifiški koncentracijai, o

*Aer Lingus* nebandė pasiekti, kad pasiruošimo skrydžiui laikas būtų trumpesnis (žr. 2007 m. sausio 25 d. *Ryanair* atsakymą į Susijungimo reglamento 11 straipsniu grindžiamą Komisijos prašymą pateikti informacijos). Ieškovės nuomone, priešingai nei teigia Komisija, tariama *Ryanair* konkurencija su *Aer Lingus* savaime nepaskatino šios pradėti efektyviai dirbti.

<sup>426</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>427</sup> Iš gairių 85 punkto išplaukia, kad našumo pasiekimai svarbūs konkurenciniam vertinimui, jeigu jie yra tiesioginė koncentracijos, apie kurią pranešta, pasekmė ir negali būti panašiu mastu pasiekti mažiau antikonkurenciniais veiksmais. Šiomis aplinkybėmis Komisija daro prielaidą, kad našumo pasiekimus lėmė koncentracija ir todėl jie specifiški jai. Būtent koncentracijos šalys turi reikiamu laiku pateikti visą reikšmingą informaciją, reikalingą įrodyti, kad nėra realių ir įgyvendinamų mažiau antikonkurencinių priemonių nei koncentracija, apie kurią pranešta. Komisija svarsto tik tas priemones, kurios, atsižvelgiant į situaciją, kurioje yra koncentracijos šalys, turint omenyje atitinkamame veiklos sektoriuje įsitvirtinusią praktiką, gali būti įgyvendintos vadovaujantis protingais kriterijais.



428 Ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, kad kai kuriuos iš pabrėžiamų našumo pasiekimų, kaip antai personalo sąnaudų sumažinimą, geresnį lėktuvų panaudojimą bei kuro ir pardavimo sąnaudų sumažinimą, *Aer Lingus* galėtų pasiekti ir be planuojamos koncentracijos (ginčijamo sprendimo 7.10.4.3 punktas).

429 Ši teiginį ieškovė ginčija vien tvirtindama, jog iš paskutinės tarpinės 2007 m. rugpjūčio 30 d. *Aer Lingus* ataskaitos matyti, jog šios įmonės sąnaudos auga ir kad jos bet kuriuo atveju didesnės už *Ryanair* sąnaudas. Ji pastebi, kad numatyta koncentracija leistų *Aer Lingus* gauti naudos iš didesnės masto ekonomijos nei ta, kurią ji galėtų pasiekti be koncentracijos.

430 Vis dėlto reikia pasakyti, jog pirmajam ieškovės argumentui negalima pritarti, nes Komisijos negalima kaltinti, kad priimdama ginčijamą sprendimą 2007 m. birželio 27 d. neatsižvelgė į 2007 m. rugpjūčio 31 d. paskelbtus rezultatus. Todėl, kaip pripažįsta ir pati ieškovė, Komisija ginčijamame sprendime teisingai pasirėmė aplinkybe, jog „nuo 2001 m. *Aer Lingus* sukaupė daug ir sėkmingos patirties mažindama sąnaudas vienam vienetui“. Be to, *Ryanair* pateiktas argumentas dėl masto ekonomijos neleidžia suabejoti Komisijos tvirtinimo pagrįstumu, kur veikia pabrėžiamas *Aer Lingus* pasirinkto kainų ir kokybės derinio veiksmingumas.

431 Todėl kaltinimai dėl tam tikrų našumo pasiekimų specifinės koncentracijai atmestini.

### 3. Dėl naudos vartotojams

#### a) Šalių argumentai

<sup>432</sup> Ieškovė pažymi, kad Komisija pripažino ryšį tarp nekintamų sąnaudų, susijusių su veiklos pradžia tam tikrame maršrute, ir pelno lygio, nuo kurio tokia veiklos pradžia tampa pelninga, bei konkurencijos padidėjimą, kurį tokia veiklos pradžia gali lemti tam tikrame maršrute (ginčijamo sprendimo 1147 konstatuojamoji dalis). Todėl, jos nuomone, Komisija neteisingai padarė išvadą, jog „tariamai su nekintamomis sąnaudomis susiję našumo pasiekimai neturės įtakos *Ryanair* sprendimams nustatant esamų skrydžių kainas“ (ginčijamo sprendimo 1148 konstatuojamoji dalis). Ieškovė mano, kad taip Komisija nepaiso aplinkybės, jog oro transporte nekintamos sąnaudos labai greitai daro įtaką sprendimams dėl ribinių pasiūlymų ir skrydžių skaičiaus. Ji pabrėžia, kad *Ryanair* yra žinoma kaip turinti mažų veiklos sąnaudų ir orientuoja vartotojams siūlomas kainas į šį nedidelį sąnaudų lygį. Be to, ji teigia, kad oro transporte sektoriaus subjektai dažnai turi per trumpą laiką koreguoti pajėgumus ir skrydžių laikus, o to neleidžia daryti *Aer Lingus* sąnaudų struktūra. Ieškovės nuomone, Komisija taip pat neteisingai nurodė, kad „dėl to nauda vartotojams atsiras ne iš karto, bet priklausys nuo įvykių grandinės, ir todėl daug mažiau tikėtinas nei ribinių sąnaudų sumažinimo (kuris sudarytų paskatą nedelsiant sumažinti kainas) poveikis kainoms“ (ginčijamo sprendimo 1148 konstatuojamoji dalis). Ieškovės teigimu, toks tvirtinimas nei motyvuotas, nei pagrįstas įrodymais ir prieštarauja *Ryanair* patirčiai.

<sup>433</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, ginčija ieškovės argumentus, darydama nuorodą į ginčijamą sprendimą.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 434 Dėl naudos vartotojams gairių 79 punkte nustatyta, kad vertinant argumentus dėl našumo pasiekimų būtina patikrinti, ar vartotojų padėtis nepablogės dėl koncentracijos. Todėl našumo pasiekimai turi būti dideli, atsirasti laiku ir iš principo būti naudingi vartotojams atitinkamose rinkose, kuriose, nesant tokių pasiekimų, galėtų atsirasti konkurencijos problemų.
- 435 Šiuo atžvilgiu iš gairių 80 punkto išplaukia, kad koncentracijos gali būti labai naudingos našumo prasme, dėl jų gali mažėti kainos ar atsirasti kitokios naudos vartotojams. Pavyzdžiui, sąnaudų taupymas gamyboje ar platinime gali suteikti po koncentracijos susikūrusiam subjektui galimybę ir stimulą nustatyti mažesnes kainas. Kartu su poreikiu įsitikinti, ar našumo pasiekimai suteiks grynosios naudos vartotojams, išlaidų našumas, dėl kurio sumažėja kintamos arba ribinės sąnaudos, veikiausiai bus svarbesnis vertinant našumą nei nekintamų sąnaudų išlaidų sumažinimas, nes pirmosios iš principo labiau gali sumažinti kainas vartotojams. Sąnaudų sumažinimas, kuris atsiranda tik dėl antikonkurencinio pajėgumų sumažinimo, negali būti laikomas vartotojams naudingumu našumo pasiekimu.
- 436 Be to, gairių 84 punkte nustatyta, kad stimulus naujam po koncentracijos atsiradusiam subjektui perduoti našumo pasiekimus vartotojams dažnai yra susijęs su likusių įmonių rinkoje konkurencinio spaudimo buvimu ir su galimų potencialių konkurentų atėjimu. Kuo didesni galimi neigiami padariniai konkurencijai, tuo labiau Komisija turi įsitikinti, kad tariamas našumas yra esminis, tikėtinai realizuojamas ir bus pakankamu mastu perduotas vartotojui. Šiuo klausimu gairėse pažymima, jog labai mažai

tikėtina, kad koncentracija, dėl kurios padėtis rinkoje artėja prie monopolio ar sukuria panašaus lygio įtaką rinkoje, gali būti paskelbta suderinama su bendrąja rinka remiantis tuo, kad našumo pasiekimai bus pakankami jos galimiems antikonkurenciniams padariniams neutralizuoti.

437 Ginčijamame sprendime, atsakydama į *Ryanair* teiginį, kad lėktuvų eksploatacijos sąnaudų mažinimas daro poveikį „ribiniam“ oro bendrovės sprendimui, ar siūlyti skrydį tam tikru maršrutu, Komisija pripažino, jog nekintamų įėjimo į rinką tam tikrame maršrute sąnaudų sumažinimas sumažina pajamų lygį, nuo kurio įėjimas į rinką tampa pelningas, ir kad šis įėjimas lemia didesnę konkurenciją konkrečiame maršrute (ginčijamo sprendimo 1146 ir 1147 konstatuojamosios dalys).

438 Toliau Komisija nagrinėjo, ar ši nauda bus pakankamai užtikrintai ir greitai perkelta vartotojams, ir pažymėjo, kad tariami našumo pasiekimai dėl nekintamų sąnaudų neturės poveikio *Ryanair* sprendimams nustatant esamų skrydžių kainas. Anot jos, nauda klientams atsiras, tik jei *Ryanair* nuspręstų padidinti skrydžių skaičių arba atidaryti naują maršrutą, kuris nebūtų gyvybingas iki nekintamų sąnaudų sumažinimo, tačiau taptų toks po koncentracijos. Taigi, net jeigu būtų našumo pasiekimų, nauda vartotojams neatsirastų nedelsiant, o priklausytų nuo įvykių grandinės ir todėl ji būtų daug mažiau tikėtina nei ribinių sąnaudų sumažinimo, kuris sudarytų paskatą nedelsiant sumažinti kainas, poveikis kainoms (ginčijamo sprendimo 1148 konstatuojamoji dalis).

439 Komisija taip pat pažymėjo, kad *Ryanair* paprasčiausia teigia, jog *Aer Lingus* sąnaudas galima sumažinti iki jos lygio, ir tai nereikštų jokio skirtumo, palyginti su situacija iki koncentracijos, nes *Ryanair* „pelningumo riba“ ir pelningų maršrutų skaičius

nesumažėtų, net jeigu nebūtų įgyvendinti visi laukiami našumo pasiekimai (ginčijamo sprendimo 1149 konstatuojamoji dalis). Priešingai, esamuose maršrutuose, kuriuose paslaugos sutampa, iš karto atsirasiantį koncentracijos poveikį sudarytų *Ryanair* bei *Aer Lingus* sprendimų dėl kainų ir pajamų perkėlimas į vidinį lygį. Darant prielaidą dėl pelno maksimizavimo, pažymėtina, kad po koncentracijos susikūres subjektas turėtų visas paskatas pakelti šių maršrutų kainas dėl labai didelių naujo subjekto rinkos dalių, ir bet koks keleivių perėjimas nuo *Ryanair* iki *Aer Lingus* prekių ženklų išliktų to paties subjekto viduje, visų pirma kalbant apie maršrutus, kuriuose vietoj dvipolio atsirastų monopolis (ginčijamo sprendimo 1150 konstatuojamoji dalis).

<sup>440</sup> Komisija pripažino, kad teoriškai šis poveikis galėtų būti neutralizuotas, jeigu dėl nekintamų sąnaudų sutaupymo *Ryanair* būtų pelninga pridėti papildomų skrydžių paveiktuose maršrutuose, dėl ko atsirastų spaudimas mažinti kainas. Vis dėlto ji nusprendė, jog atsižvelgiant į labai dideles naujo subjekto rinkos dalis, kurios dažnai būtų artimos monopolijai, ir į aplinkybę, kad pabrėžiami našumo pasiekimai didele dalimi susiję su *Aer Lingus* prekių ženklu, labai mažai tikėtina, jog kainų sumažinimo dėl šių našumo pasiekimų poveikis bus pakankamas, siekiant priešinga kryptimi nukreipti kainų augimą dėl horizontalių sutapimų ir konkurencijos išnykimo įvykus koncentracijai (ginčijamo sprendimo 1150 konstatuojamoji dalis).

<sup>441</sup> Šiuo klausimu, pritariant Komisijai, atkreiptinas dėmesys į tai, kad *Ryanair* neginčija vertinimo, jog galimi našumo pasiekimai negali būti perkelti vartotojams dėl labai didelių naujam subjektui tenkančių rinkos dalių daugelyje maršrutų, kuriuose paslaugos sutampa. Net jeigu *Ryanair* teigia, kad visi sąnaudų sutaupymai bus panaudoti kainoms sumažinti, siekiant padidinti apimtis, tikrasis jos prioritetas veikiausiai išliktų maksimizuoti pelną. Rinkose, kuriose dėl koncentracijos išnyktų bet kokia

konkurencija, būtų neabejotinai pelningiau neperkelti vartotojams naudos dėl tariamo *Aer Lingus* nekintamų sąnaudų sumažinimo.

442 Taigi su nauda vartotojams susiję kaltinimai atmestini.

443 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovės visi kaltinimai dėl galimybės patikrinti našumo pasiekimus, jų specifikos koncentracijai ir naudos vartotojams atmestini. Todėl ieškovei neįrodžius, kad Komisijos analizė ginčijamame sprendime klaidinga, kiek tai susiję su trimis kumuliacinėmis sąlygomis, nustatytomis aplinkybėmis, kurioms esant vertinama koncentraciją ji gali atsižvelgti į našumo pasiekimus, visas ketvirtasis ieškinio pagrindas atmestinas.

#### 4. *Išvada dėl koncentracijos operacijos poveikio konkurencijai analizės*

444 Iš keturių pirmųjų ieškinio pagrindų analizės matyti, jog nė vienas iš ieškovės pateiktų argumentų negali kelti abejonių dėl Komisijos konstatavimų ginčijamame sprendime, pagal kuriuos koncentracijos įvykdymas itin apribotą veiksmingą konkurenciją dėl to, kad daugelyje rinkų iš arba į Dubliną, Korką ir Šanoną būtų sukurta dominuojanti padėtis.

445 Ši dominuojanti padėtis būtų arba monopolinė, arba kvazimonopolinė, arba labai reikšminga, ir to savime pakanka Komisijai padaryti išvadą, kad koncentracija turi būti paskelbta nesuderinama su bendrąja rinka.

446 Taigi toliau reikia nagrinėti penktąjį ir paskutinį ieškinio pagrindą dėl įsipareigojimų.

E — *Dėl penktojo ieškinio pagrindo, susijusio su įsipareigojimų vertinimu*

1. *Įvadinės pastabos*

447 Prieš pradėdant nagrinėti šių byloje ginčijamų įsipareigojimų turinį reikia priminti įsipareigojimų analizės ribas.

a) Įsipareigojimų analizės ribos

448 Koncentracijų kontrolės tikslas yra joje dalyvaujančioms įmonėms duoti būtiną išankstinį leidimą vykdyti bet kokią Bendrijos masto koncentraciją. Pagal šią kontrolės sistemą šios įmonės, norėdamos, kad būtų priimtas sprendimas, skelbiantis

koncentraciją suderinamą su bendrąja rinka, gali pasiūlyti išsipareigojimus Komisijai (2008 m. rugsėjo 9 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *MyTravel prieš Komisiją* (T-212/03, Rink. p. II-1967, 116–118 punktai).

- 449 Atsižvelgiant į administracinės procedūros eigos etapą, siūlomi išsipareigojimai turi arba leisti Komisijai preliminarus tyrimo etape nuspręsti, kad koncentracija, apie kurią pranešta, nebekelia rimtų abejonių dėl suderinamumo su bendrąja rinka (Susijungimų reglamento 6 straipsnio 2 dalis), arba atsakyti į išsamaus tyrimo metu pareikštus prieštaravimus (Susijungimų reglamento 18 straipsnio 3 dalis kartu su 8 straipsnio 2 dalimi). Taigi pirminiame etape šie išsipareigojimai leidžia išvengti išsamaus tyrimo pradžios arba vėlesniame etape išvengti sprendimo, skelbiančio koncentraciją nesuderinamą su bendrąja rinka, priėmimo (žr. 448 punkte minėtą Sprendimą *MyTravel prieš Komisiją*).
- 450 Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalyje Komisijai leidžiama susieti sprendimą, kuriuo koncentracija skelbiama suderinama su bendrąja rinka pagal šio reglamento 2 straipsnio 2 dalyje apibrėžtą kriterijų, su sąlygomis ir įpareigojimais, užtikrinančiais koncentracijoje dalyvaujančių įmonių Komisijos atžvilgiu priimtų išsipareigojimų padaryti koncentraciją suderinamą su bendrąja rinka įvykdymą (žr. 448 punkte minėtą Sprendimą *MyTravel prieš Komisiją*).
- 451 Atsižvelgiant tiek į tokio tipo koncentracijų finansinių interesų ir padarinių pramonei bei prekybai mastą, tiek į Komisijos šioje srityje turimus įgaliojimus, koncentracijoje dalyvaujančios įmonės turi būti suinteresuotos padaryti viską, kad palengvintų administracijos darbą. Dėl tų pačių priežasčių įgyvendindama savo koncentracijų kontrolės funkcijas Komisija privalo veikti itin rūpestingai (kalbant apie ankstesnį Susijungimų reglamentą, žr. 2008 m. rugsėjo 9 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *MyTravel prieš Komisiją* 119 punktą).



452 Taip pat pažymėtina, kad vykdydama koncentracijų kontrolę Komisija yra įgaliota priimti tik tokius įsipareigojimus, kurie padarytų koncentraciją, apie kurią buvo pranešta, suderinamą su bendrąja rinka (kalbant apie ankstesnį Susijungimų reglamentą, žr. 29 punkte minėto Sprendimo *General Electric prieš Komisiją* 555 punktą).

453 Šiuo klausimu konstatuotina, kad vienos iš koncentracijos šalių pasiūlyti įsipareigojimai atitinka šį kriterijų, tik jei Komisija gali padaryti užtikrintą išvadą, kad juos bus įmanoma įvykdyti ir kad jų pagrindu atsiradusios korekcinės priemonės bus pakankamai gyvybingos ir ilgalaikės užtikrinant, kad palyginti netolimoje ateityje nebus sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis ar apribota veiksminga konkurencija, t. y. neįvyktų tai, kam šie įsipareigojimai turi užkirsti kelią (kalbant apie ankstesnį Susijungimų reglamentą ir atsižvelgiant į tai, kad ne visos šioje byloje siūlytos korekcinės priemonės buvo struktūrinio pobūdžio, žr. 29 punkte minėto Sprendimo *General Electric prieš Komisiją* 555 punktą).

454 Be to, 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 802/2004, įgyvendinančio Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 133, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 88), 19 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad pagal Reglamento (EB) Nr. 139/2004 8 straipsnio 2 dalį suinteresuotų įmonių siūlomi įsipareigojimai pateikiami Komisijai ne vėliau kaip per 65 darbo dienų laikotarpį nuo atvejo nagrinėjimo pradžios. Kai pailginamas laikotarpis, skirtas sprendimui pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalį priimti, įsipareigojimams pateikti skirtas 65 darbo dienų laikotarpis automatiškai pailgėja tuo pačiu dienų skaičiumi. Nagrinėjamoje byloje Reglamento Nr. 802/2004 19 straipsnio 2 dalyje numatytas terminas baigėsi 2007 m. gegužės 3 d. (ginčijamo sprendimo 1237 konstatuojamoji dalis).

455 Dėl pavėluotai pasiūlytų įsipareigojimų iš Komisijos pranešimo dėl konkurencijos gynimo priemonių, priimtinių pagal ankstesnį Susijungimų reglamentą ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 447/98 (OL 2001 C 68, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 89; toliau – Pranešimas dėl korekcinų priemonių), kuriame įtvirtintus sprendimo būdus Komisija panaudojo šioje byloje, kiek tai susiję su Susijungimų reglamentu ir Reglamentu Nr. 802/2004, 43 punkto išplaukia, kad koncentracijos, apie kurią pranešta, šalys gali tikėtis, jog į jų pavėluotai pasiūlytus priiimti įsipareigojimus bus atsižvelgta esant dviem kumuliacinėms sąlygoms: pirma, kad šie įsipareigojimai aiškiai ir nesant reikalo atlikti papildomų tyrimų išsprendžia anksčiau nustatytas konkurencijos problemas ir, antra, kad yra pakankamai laiko dėl šių įsipareigojimų konsultuotis su valstybėmis narėmis (kalbant apie ankstesnį Susijungimų reglamentą, žr. 28 punkte minėto Sprendimo *EDP prieš Komisiją* 163 punktą ir 453 punkte minėto Sprendimo *MyTravel prieš Komisiją* 127 punktą).

b) Dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų aprašymo ir įvertinimo

456 Ginčijamo sprendimo 1153 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad per administracinę procedūrą *Ryanair* pristatė kelias įsipareigojimų grupes: 2006 m. lapkričio 29 d. – „pradinius I fazės įsipareigojimus“, 2006 m. gruodžio 14 d. – „pakeistus I fazės įsipareigojimus“, 2007 m. balandžio 17 d., atsakydama į pranešimą apie prieštaravimus, – „pradinius II fazės įsipareigojimus“ ir 2007 m. gegužės 3 d., jos teigimu, – „galutinius įsipareigojimus“ (toliau – „2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai“).

457 Komisija pažymėjo, jog 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai išdėstyti keliuose dokumentuose, t. y. viena vertus, „rašte dėl įsipareigojimų“, kuriame buvo aprašyti siūlomi priiimti įsipareigojimai ir bendri komentarai dėl tyrimo bei dėl šių įsipareigojimų tinkamumo, ir, kita vertus, pagal Komisijos pavyzdinio teksto formatą paruoštame

priede, kuriame buvo aprašytos „antrojo įsipareigojimo veikimo detalės“ (ginčijamo sprendimo 1162 konstatuojamoji dalis).

458 Remiantis aprašymu ginčijamame sprendime (ginčijamo sprendimo 1164 konstatuojamoji dalis) pasiūlytų įsipareigojimų turinio esmę galima apibendrinti atskiriant su laiko tarpniais susijusius įsipareigojimus (pirmos keturios priemonės) ir niekaip su laiko tarpniais nesusijusius įsipareigojimus (dvi paskutinės priemonės):

- pirma, *Ryanair* įsipareigojo pagal „Nuomos sutartį“ atlaisvinti laiko tarpnius maršrute iš ir į Londono *Heathrow* oro uostą, kurie buvo rezervuoti vien *British Airways* ir *Air France* (taip pat žr. prie ginčijamo sprendimo 1164 konstatuojamoji dalies esančią 1410 išnašą),
- antra, *Ryanair* įsipareigojo prireikus atlaisvinti laiko tarpnius kituose maršrutuose, kurių paslaugos sutampa, iš ir į Dubliną (tai, jos nuomone, leistų oro bendrovėms panaudoti tam tikrą skaičių Dubline bazuojamų lėktuvų) ir papildomai pasiūlė prireikus atlaisvinti tokį patį laiko tarpnių skaičių konkrečiuose paskirties oro uostuose maršrutams, kurių paslaugos sutampa,
- trečia, *Ryanair* įsipareigojo prireikus atlaisvinti laiko tarpnius maršrutuose, kuriuose paslaugos sutampa iš ir į Korką ir Šanoną (tai yra kasdieniai laiko tarpniai Korke ir Šanone ir toks pats laiko tarpnių skaičius Londono *Stansted* oro uoste skrydžiams į Londoną *Stansted* bei atitinkamam maršrutui skirti laiko tarpniai

Korke ir Liverpulyje, siekiant palengvinti veiklos pradžią maršrutuose Korkas–Mančesteris ir Korkas–Liverpulis),

- ketvirta, „rašte dėl įsipareigojimų“ *Ryanair* pasiūlė „neužbaigti *Aer Lingus* pirkimo sandorio“, kol bus rastas „pirkėjas“, įsipareigosiantis perimti laiko tarpusius Dubline bazuojamiems lėktuvams,
  
- penkta, *Ryanair* įsipareigojo nedelsiant mažiausiai 10% sumažinti *Aer Lingus* trumpų nuotolių tarifus, nedelsiant panaikinti kuro priedus, kuriuos *Aer Lingus* taikė ilgų nuotolių skrydžiuose, išsaugoti *Aer Lingus* prekių ženklą ir toliau valdyti *Aer Lingus* atskirai,
  
- šešta, *Ryanair* įsipareigojo, viena vertus, užbaigus koncentraciją, šešis *International Air Transport Association* (IATA) sezonus nė viename nagrinėjamų maršrutų, kurių paslaugos sutampa, nedidinti skrydžių skaičiaus, viršijant bendrai su *Aer Lingus* vykdomų skrydžių skaičių, „naujo eksploatuoti maršrutą pradėjusio subjekto atėjimo atveju“ ir, kita vertus, nemažinti skrydžių skaičiaus šiuose maršrutuose, „nebent vienas iš jų taptų nepelningas“ (skrydžių išaldymas).

<sup>459</sup> Tuomet Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad nekonfidencialią 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų versiją kartu su klausimynu ji buvo nusiuntusi tretiesiems asmenims, siekdama suteikti jiems galimybę išsakyti savo nuomonę dėl įsipareigojimų ir išsiaiškinti tam tikrus dalykinius klausimus (pavyzdžiui, dėl korekcinių priemonių pakankamumo arba šių įsipareigojimų paskatinto įėjimo į rinką tikimybę) (ginčijamo sprendimo 1165 konstatuojamoji dalis).

- 460 Galiausiai Komisija pristatė 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų vertinimo rezultatą (ginčijamo sprendimo 1166–1234 konstatuojamosios dalys) ir padarė išvadą, kad jų „nepakanka, siekiant pašalinti nustatytas esmines kliūtis veiksmingai konkurencijai, todėl [jie negali] padaryti pasiūlytos koncentracijos suderinamos su bendrąja rinka“ (ginčijamo sprendimo 1235 konstatuojamoji dalis).
- 461 Komisija pirmiausia pažymėjo, kad 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai suformuluoti neaiškiai ir dažnai prieštarinčiai (ginčijamo sprendimo 8.2.1 punktas). Anot jos, dėl aiškumo stokos neįmanoma nei jų įgyvendinti, nei priversti vykdyti, nes 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai neatitinka minimalių Pranešime dėl korekcinų priemonių ir šio sprendimo 41 punkte minėtame Sprendime *General Electric prieš Komisiją* (555 punktas) nustatytų reikalavimų.
- 462 Šiuo klausimu Komisijos pastabos pateiktos dėl įsipareigojimų formos (ginčijamo sprendimo 8.2.1.1 punktas), su „pirminiu įgijėju“ susijusio įsipareigojimo aiškumo stokos (ginčijamo sprendimo 8.2.1.2 punktas), laiko tarpinių perleidimo mechanizmo (ginčijamo sprendimo 8.2.1.3 punktas) bei „pirmojo įsipareigojimo“ aprašymo (ginčijamo sprendimo 8.2.1.4 punktas).
- 463 Antra, Komisija nagrinėjo 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų turinį ir padarė išvadą, kad jie negali pašalinti nustatytų konkurencijos problemų (ginčijamo sprendimo 8.2.2 punktas). Iš esmės Komisija kritikavo aplinkybę, kad pasiūlytuose įsipareigojimuose nebuvo numatytas veiklos perleidimas, kuris, jos nuomone, būtinas nagrinėjamu atveju, o iš esmės „su įėjimu į rinką susijusios korekcinės priemonės“ apibrėžtos

pagal su oro bendrovėmis susijusias ankstesnes bylas. Ginčijamame sprendime išdėstytos tokios priežastys:

- kalbant apie laiko tarpinių paketą maršrutuose, kurių paslaugos sutampa, iš ir į Dubliną, Korką ir Šanoną (ginčijamo sprendimo 8.2.2.1 punktas), Komisijos tyrimas bei rinkos subjektų apklausos dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų rezultatai parodė, kad nėra jokių pakankamų nuorodų dėl įėjimo į rinką daugelyje nurodytų maršrutų ir kad šis laiko tarpinių pasiūlymas neatkurtų konkurencijos didelėje dalyje iš daugiau kaip trijų dešimčių nagrinėjamų maršrutų, kurių paslaugos sutampa. Komisija pažymėjo, jog pasiūlymas dėl „pirminio įgijėjo“ negali ištaisyti įėjimo į rinką perspektyvos trūkumo (ginčijamo sprendimo 1197 ir 1198 konstatuojamosios dalys), kad pasiūlytų įsipareigojimų apimtys nepakanka, nes oro uostų perkrovimas nėra pagrindinė įėjimo į rinką konkuruojant su *Ryanair-Aer Lingus* junginiu kliūtis (ginčijamo sprendimo 1199–1206 konstatuojamosios dalys), kad įsipareigojimai nesusiję su laiko tarpniais svarbiuose paskirties oro uostuose, kaip antai *Roissy-Charles-de-Gaulle*, Frankfurto prie Maino, Briuselio, Milano *Linate* ar Milano *Malpensa* (ginčijamo sprendimo 1207–1209 konstatuojamosios dalys), kad įsipareigojimai gali sudaryti galimybę tik „daliniam įėjimui į rinką“, dėl kurio veiksmingos konkurencijos atkūrimas mažiau tikėtinas (ginčijamo sprendimo 1210–1212 konstatuojamosios dalys), ir kad įsipareigojimuose neatsižvelgiama į naujo rinkos subjekto veiklos modelį (ginčijamo sprendimo 1213–1215 konstatuojamosios dalys),
  
- kalbant apie laiko tarpinių paketą maršrute Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas) (ginčijamo sprendimo 8.2.2.2 punktas), Komisija teigia, kad rinkos subjektų apklausa patvirtino jos nuomonę, jog *British Airways*, *Air France* ir bent vienas jų konkurentų suinteresuoti gauti šiuos laiko tarpinius ir išplėsti savo dabartinę veiklą šiuo maršrute. Nors dėl išimtinės išlygos dėl *British Airways* ir *Air France* siūlomi laiko tarpiniai nelems naujo subjekto atėjimo į rinką, Komisija pripažino, kad šis laiko tarpinių pasiūlymas, jeigu jie tikrai būtų perleisti, iš tiesų

lemtų konkurentų dalių šiame maršrute padidėjimą ir šie konkurentai galėtų daryti tam tikrą spaudimą *Ryanair-Aer Lingus* junginiui maršrute Dublinas–Londonas (ginčijamo sprendimo 1216 konstatuojamoji dalis). Vis dėlto Komisija išsakė abejonių dėl šių įsipareigojimų pakankamumo ir veiksmingumo, padarydama tai dėl daugelio priežasčių: sudėtinga nustatyti, ar šios oro bendrovės galėtų pasiūlyti paslaugas mažomis kainomis, kurios būtų panašios į siūlomas *Ryanair*, galinčias pakankamai atstoti išnyksiantį *Aer Lingus* daromą konkurencinį spaudimą (ginčijamo sprendimo 1217 konstatuojamoji dalis), netikrumas dėl klausimo, ar šioms dviem bendrovėms siūlomų skrydžių pakaks tikram spaudimui naujam subjektui sukurti (ginčijamo sprendimo 1218 konstatuojamoji dalis), ir įsipareigojimų aiškumo stoka (ginčijamo sprendimo 1219 konstatuojamoji dalis),

- dėl jokio ryšio su laiko tarpniais neturinčių įsipareigojimų (ginčijamo sprendimo 8.2.2.3 punktas), t. y. trumpų nuotolių *Aer Lingus* tarifų sumažinimo nedelsiant mažiausiai 10 %, ilgų nuotolių skrydžiams taikomo kuro priedo nedelsiant panaikinimo, „skrydžių išaldymo“ ir atskirų prekių ženklų, Komisija konstatavo, kad jie tiesiogiai neišsprendžia nė vienos iš nustatytų konkurencijos problemų ir kelia daug klausimų dėl priežiūros ir šios priežiūros įgyvendinimo.

<sup>464</sup> Be to, Komisija pažymėjo, kad sunku nustatyti, ar pasiūlytus įsipareigojimus bus galima įgyvendinti be kitų *Aer Lingus* akcininkų sutikimo (ginčijamo sprendimo 8.2.2.4 punktas). Ji visų pirma pažymėjo, kad yra rimtų teisinių abejonių dėl *Ryanair* gebėjimo atsisakyti *Aer Lingus* laiko tarpinių *Heathrow* oro uoste, nes oro bendrovės įstatuose suteikiamos tam tikros veto teisės Airijos vyriausybei, kurios leistų jai blokuoti laiko tarpinių perleidimą.

## c) Dėl 2007 m. birželio 1 d. išsipareigojimų projekto aprašymo ir įvertinimo

- <sup>465</sup> Komisija priminė, kad 2007 m. gegužės 29 d. įvyko pasitarimas telefoninės konferencijos forma, per kurią *Ryanair* buvo informuota apie rinkos subjektų apklausos dėl išsipareigojimų rezultatus ir apie pirminį Komisijos 2007 m. gegužės 3 d. įvertinimą (ginčijamo sprendimo 1153 konstatuojamoji dalis). Komisija pažymėjo, kad po šio pasitarimo ir vėlesnių papildomų pokalbių 2007 m. birželio 1 d. preliminarios versijos forma *Ryanair* pristatė pakoreguotus išsipareigojimus, ginčijamame sprendime vadinamus „galutinių pakoreguotų išsipareigojimų projektas“ (toliau – 2007 m. birželio 1 d. „išsipareigojimų projektas“). Komisija patikslino, kad, anot *Ryanair*, pasiūlytais pakeitimais siekiama „pašalinti“ nustatytus 2007 m. gegužės 3 d. išsipareigojimų trūkumus (ginčijamo sprendimo 1236 konstatuojamoji dalis).
- <sup>466</sup> Ginčijamame sprendime Komisija nurodė, kad 2007 m. birželio 1 d. išsipareigojimų projektas buvo aiškiai perduotas preliminarios versijos forma, be parašo ir nesilaikant pagal Reglamento Nr. 802/2004 20 straipsnį galiojančių formalių reikalavimų. Todėl Komisija nusprendė, jog, atsižvelgiant į tai, kad *Ryanair* formaliai nepasiūlė naujų išsipareigojimų, ji neprivalo jų vertinti ginčijamame sprendime (ginčijamo sprendimo 1237 konstatuojamoji dalis).
- <sup>467</sup> Komisijos nuomone, bet kuriuo atveju, net jeigu 2007 m. birželio 1 d. išsipareigojimų projektas būtų pateiktas tinkama ir reikiama forma, šių išsipareigojimų vis dar nebūtų pakakę leisti jai, remiantis jau turima informacija, padaryti išvadą, kad jie visiškai ir nedviprasmiškai išspręs nustatytas konkurencijos problemas. Komisija konstatavo, kad terminas išsipareigojimams pateikti pagal Reglamentą Nr. 802/2004 baigėsi



2007 m. gegužės 3 d. Be to, anot Komisijos, nors išimtiniais atvejais ji galėtų pritarti pateiktiems korekcinių priemonių pakeitimams, nepaisant to, jog nebėra galimybės iš naujo pasikonsultuoti su rinkos subjektais, šie įsipareigojimai turi tiksliai išspręsti visas konstatuotas konkurencijos problemas (ginčijamo sprendimo 1237 konstatuojamoji dalis). Tačiau Komisija konkrečiai pažymėjo, jog 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas buvo ir toliau grindžiamas laiko tarpinių perleidimu ir juose nebuvo nė vieno naujo elemento, galinčio turėti poveikį kitoms nustatytoms įėjimo į rinką kliūtims ir dėl to leidžiančio jai peržiūrėti neigiamus rinkos subjektų apklausos rezultatus dėl realios įėjimo į rinką tikimybės. Be to, Komisijos teigimu, garantuoto naujo įėjimo į rinką apimties vis dar nepakako, nes įsipareigojimuose buvo numatytas naujo rinkos subjekto „pirminio įgijėjo“ atėjimas į rinką su padidintu, tačiau vis dar nepakankamų lėktuvų skaičiumi. Komisija taip pat pažymėjo, kad 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekte taip pat nebuvo numatyta perleisti laiko tarpinius visuose aptariamuosiuose paskirties oro uostuose ir pirmiausia perkrautuose oro uostuose bei kad kitos neišspręstos problemos buvo visų pirma susijusios su teisinio netikrumo dėl laiko tarpinių Londono *Heathrow* oro uoste ir su „pirminiu įgijėju“ susijusių nuostatų įgyvendinimu (ginčijamo sprendimo 1238 konstatuojamoji dalis).

<sup>468</sup> Todėl ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad net jeigu 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas būtų pateiktas tinkama ir reikiama forma, jis nebūtų leidęs su reikiamu tikrumu ir iš naujo nesikonsultuojant su rinkos subjektais nustatyti, kad šie įsipareigojimai, kai jie bus įvykdyti, pakankamai išspręs nustatytas konkurencijos problemas, atsirasiančias dėl planuojamos koncentracijos (ginčijamo sprendimo 1239 konstatuojamoji dalis).

<sup>469</sup> Ginčydama šią analizę, ieškovė iš esmės daro nuorodą į tai, kad per administracinę procedūrą ji buvo pasiūliusi penkias įsipareigojimų grupes, atitinkamai 2006 m. lapkričio 29 d. ir gruodžio 14 d. bei 2007 m. balandžio 17 d., gegužės 3 d. ir birželio 1 d. Dvi paskutines įsipareigojimų grupes sudarė, kalbant apie pirmąją: elgesio

įsipareigojimai 10 % sumažinti *Aer Lingus* tarifus, panaikinti *Aer Lingus* kuro priedus, išlaikyti skrydžių skaičių esamuose maršrutuose, nebent jie būtų nebe pelningi, bei nedidinti skrydžių skaičiaus maršrutuose, kuriais veikia naujas subjektas, o kalbant apie antrąją: įsipareigojimai perleisti laiko tarpsnius Dubline, ir tai leistų vienam ar dviem konkurentams laikyti ten didelį lėktuvų skaičių [atskiriant maršrutą Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas) ir kitus maršrutus], bei Šanone ir Korke, ir galiausiai įsipareigojimas dėl „pirminio įgijėjo“, pagal kurį koncentracija būtų įvykdyta tik jei atsirastų laiko tarpsnių pirkėjas Dubline.

470 Dėl šios įsipareigojimų grupės ieškovė atkreipė dėmesį į 2007 m. birželio 1 d. įvykusį susitikimą su Komisija, per kurį ji pasiūlė 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų pakeitimus, siekiant išspręsti nustatytas problemas. Anot ieškovės, šie pakeitimai buvo susiję su būtinybe, kad per šešių mėnesių terminą nuo ginčijamo sprendimo priėmimo (su galimybe jį pratęsti dar šešiams mėnesiams) ji pasiūlytų „pirminį įgijėją“, kuris nedelsiant pradėtų laikyti Dubline didelį lėktuvų skaičių. Tuomet *Ryanair* įsipareigojo rasti laiko tarpsnių „pirminį įgijėją“ Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas), kuris laikytų du lėktuvus Dubline, ir dar vieną laiko tarpsnių „pirminį įgijėją“, kuris laikytų pusę Komisijos siekiamo didelio lėktuvų skaičiaus. *Ryanair* pastebi taip pat įsipareigojusi bet kuriuo momentu per pirmuosius tris metus perduoti „pirminio įgijėjo“ dispozicijai laiko tarpsnius Dubline ir papildomus laiko tarpsnius, reikalingus Komisijos reikalaujamam dideliame lėktuvų skaičiui pasiekti, bei laiko tarpsniams Dubline įgyti suteikti pirmenybę naujam rinkos subjektui, įsigijančiam laiko tarpsnių *Heathrow* oro uoste. Be to, anot ieškovės, *Ryanair* įsipareigojo rasti „pirminį įgijėją“ per šešis mėnesius nuo naujo su *Aer Lingus* susijusio pasiūlymo paskelbimo bei paskelbti šį naują pasiūlymą per šešis mėnesius nuo ginčijamo sprendimo priėmimo, su galimybe pratęsti šį terminą dar šešiams mėnesiams. Jos manymu, iš ginčijamo sprendimo negalima suprasti, kodėl skirtumai tarp Komisijos reikalautų bei *Ryanair* padarytų

pakeitimų leidžia daryti išvadą, kad paskutinės įsipareigojimų grupės nepakako (ginčijamo sprendimo 1238 konstatuojamoji dalis).

471 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, primena, kad veiksmingai konkurencijai atkurti siūlomi priimti įsipareigojimai turi pašalinti antikonkurencinį poveikį dėl esamos ir potencialios konkurencijos tarp *Ryanair* ir *Aer Lingus* išnykimo visuose 50 paveiktuose maršrutuose. Šiuo klausimu ginčijamame sprendime ji įvardija priežastis, dėl kurių įsipareigojimai, pasiūlyti priimti 2007 m. gegužės 3 d., t. y. paskutinę Reglamento Nr. 802/2004 19 straipsnio 2 dalyje numatyto termino dieną, turėjo formalių trūkumų ir negalėjo pašalinti nustatytų konkurencijos problemų (ginčijamo sprendimo 1167–1234 konstatuojamosios dalys). Dėl 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekto, pateikto pasibaigus Reglamento Nr. 802/2004 19 straipsnio 2 dalyje numatytam terminui, Komisija paaiškino priežastis, dėl kurių negalima padaryti išvados dėl pakeistos koncentracijos suderinamumo su bendrąja rinka (ginčijamo sprendimo 1236–1239 konstatuojamosios dalys). Ji mano, kad ieškovė bet kuriuo atveju negali teigti, jog Komisija privalėjo išnagrinėti galimus skirtumus tarp naujų jos tarnybų pageidavimų ir 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekto. Komisijos nuomone, vienintelis svarbus klausimas, ar Komisija, nepadarydama akivaizdžios vertinimo klaidos, galėjo įrodyti, kad pasiūlyta koncentracija, pakeista tinkamai *Ryanair* pateiktais įsipareigojimais, itin apribotą veiksmingą konkurenciją bendroje rinkoje.

472 Šalių argumentus reikia nagrinėti būtent atsizvelgiant į šį teisinį ir faktinį kontekstą.

## 2. Dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų formalių trūkumų nebuvimo

### a) Šalių argumentai

<sup>473</sup> Ieškovės teigimu, Komisija negali tvirtinti, kad 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojai nebuvo pasiūlyti tinkamai (ginčijamo sprendimo 1167–1182 konstatuojamosios dalys) ir kad ji neprivalėjo jų įvertinti. Kadangi šių įsipareigojimų turinys buvo analizuojamas ginčijamame sprendime, ieškovės nuomone, negalima teigti, kad to nebuvo galima padaryti. Šiuo atžvilgiu ieškovė ginčija ginčijamame sprendime nurodytus formalius trūkumus. Pavyzdžiui, šiems įsipareigojimams buvo panaudota tokia pati forma kaip ir 2006 m. lapkričio 29 d., 2006 m. gruodžio 14 d. bei 2007 m. balandžio 17 d. įsipareigojimams. Naujų elementų buvo tik įsipareigojime dėl „pirminio įgijėjo“, kuris pasiūlytas Komisijos prašyme, bei įsipareigojime, susijusiame su laiko tarpsnių Korke ir Šanone papildymu. Ieškovė mano, kad Komisijai nepareiškus prieštaravimų dėl šių įsipareigojimų grupių formos per administracinę procedūrą, ji negalėjo kaltinti *Ryanair* panaudojus raštą dėl įsipareigojimų ir priedą su paaiškinimais dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų (ginčijamo sprendimo 1168 konstatuojamoji dalis). Be to, anot jos, Komisija negali kaltinti *Ryanair* nepasikonsultavus su ja prieš pateikiant 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus (1403 išnaša prie ginčijamo sprendimo 1161 konstatuojamosios dalies), nes šie įsipareigojimai atitiko ankstesnius ir apie tai jau buvo diskutuota, Komisijai nepareiškus prieštaravimų dėl formos. Ieškovė pažymi, kad Komisija taip pat negali kaltinti jos, kad nepanaudojo Komisijos parengto neprivalomo pavyzdinio teksto.

<sup>474</sup> Bet kuriuo atveju ieškovė pabrėžia, kad Komisija neatsižvelgė į aplinkybę, jog ji buvo paaiškinusi daugelį ginčijamame sprendime pabrėžtų dviprasmiškumų ir kad tariami išlikę nenuoseklumai negalėjo sutrukdyti pritarti įsipareigojimams.

475 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1173 konstatuojamojoje dalyje, kad yra abejonių dėl „pirminio įgijėjo“ patvirtinimo, ieškovė tvirtina, jog sutiko priimti šį išipareigojimą Komisijos prašymu ir patikslino atitinkamą nuostatą savo preliminariose pakoreguotose versijose. Dėl teiginio toje pačioje konstatuojamojoje dalyje, kad nėra apibrėžtas terminas išipareigojimui dėl „pirminio įgijėjo“ įvykdyti, ieškovė tvirtina, jog vėliau buvo pateikusi paaiškinimus dėl šio termino ir išaiškinusi Komisijai reikšmingas Airijos nuostatas dėl įmonių kontrolės priėmimo.

476 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1174 konstatuojamojoje dalyje, kad yra prieštaravimų tarp „rašte dėl išipareigojimų“ minimo „pirminio įgijėjo“ sprendimo ir šio rašto 1 priedo 3 punkte numatyto laiko tarpinių perleidimo termino, ieškovė pažymi vėliau išbraukusi šį punktą, siekdama pašalinti bet kokias abejones dėl išipareigojimų trukmės.

477 Dėl teigimo ginčijamo sprendimo 1175 konstatuojamojoje dalyje, kad neįmanoma nustatyti, ar „pirminio įgijėjo“ sprendimas susijęs vien su laiko tarpniais Dubline ar taip pat su laiko tarpniais Šanone ir Korke, *Ryanair* patikina patikslinusi, jog šis sprendimas susijęs vien su laiko tarpniais Dubline.

478 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1176 konstatuojamojoje dalyje, kad „pirminio įgijėjo“ sprendimas nėra aiškus, kalbant apie klausimą, ar laiko tarpinių perleidimas

susijęs su įvairiomis oro bendrovėmis, ar tik su viena, *Ryanair* tvirtina patikslinusi, jog šis įsipareigojimas galioja „vienos ar kelių oro bendrovių, pageidaujančių įsigyti laiko tarpsnius lėktuvams Dubline bazuoti“, atžvilgiu ir todėl potencialiai susijęs su įvairiomis oro bendrovėmis. Anot jos, tai buvo patvirtinta pirminėse pakoreguotose 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų versijose, pateiktose 2007 m. gegužės 25 d. ir 30 d.

479 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1177 ir 1178 konstatuojamosiose dalyse, kad įsipareigojimas perleisti laiko tarpsnius nėra aiškus, kaip tai parodo frazės „skiriami prireikus, laikantis (galiojančios redakcijos) *Aer Lingus* įstatų“ arba „privaloma nuomos sutartis“, ieškovė pažymi, kad šios frazės, kaip ir apskritai laiko tarpsnių perleidimo klausimas, buvo išaiškintos jos 2007 m. gegužės 15 d. rašte. Be to, atsakydama į 2007 m. gegužės 25 d. Komisijos prašymą pateikti informacijos, *Ryanair* teigia pateikusi papildomų paaiškinimų ir pridėjusi Airijos advokato išvadą.

480 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1179 konstatuojamojoje dalyje, kad iš 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų nėra matyti aiškaus ketinimo atlaisvinti laiko tarpsnius paskirties oro uostuose, ieškovė tvirtina, kad tai ne su forma, o su turiniu susijusi problema.

481 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1180 konstatuojamojoje dalyje, kad neįmanoma nustatyti, „ar nauji rinkos subjektai galės naudoti siūlomus laiko tarpsnius (išskyrus laiko tarpsnius Londono *Heathrow* oro uoste) bet kokiam maršrutui, ar jų naudojimas ribojamas maršrutais, kurių paslaugos sutampa“, ieškovė teigia išaiškinusi šią tariamą dviprasmybę ne kartą pažymėdama, jog laiko tarpsniai galės būti naudojami be jokių apribojimų bet kokiam maršrutui iš Dublino aptarnauti, įskaitant maršrutus, kur paslaugos sutampa. Jos manymu, Komisijos teiginys atrodo paremtas vien „rašto dėl įsipareigojimų“ 1 priedo 2.15 papunkčio iii punktu, kuris vėliau buvo išbrauktas.

- 482 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1179 konstatuojamojoje dalyje, kad „atitinkamų oro uostų porų“ apibrėžtis 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimuose neatitinka pranešime apie prieštaravimus išvardytų porų, ieškovė tvirtina, jog paaiškino, kad praleido du paskirties taškus (t. y. Boloniją ir Zalcburgą), nes šie maršrutai tik sezoniniai, tačiau tai niekaip nekeičia jos ketinimo padengti visus maršrutus. *Ryanair* teigia, kad norėdama pašalinti visas abejones šiuo klausimu įtraukė šiuos maršrutus į vėlesnes įsipareigojimų versijas.
- 483 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1179 konstatuojamojoje dalyje, kad nėra aiškus bendras Korke ir Šanone atlaisvintinų laiko tarpinių skaičius, ieškovė pabrėžia, kad ši informacija aiškiai nurodyta „rašte dėl įsipareigojimų“. Be to, *Ryanair* teigia patvirtinusi šiuos duomenis viename savo raštų ir 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekte.
- 484 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1181 konstatuojamojoje dalyje, kad Komisija negali įžvelgti pirmame įsipareigojime pasiūlytų su elgesiu susisijusių sprendimų įgyvendinimo sąlygų, ieškovė tvirtina patikslinusi, kaip bus vykdoma kontrolė. Anot jos, savo atsakyme, nepateikdama detalesnio atsakymo į šį paaiškinimą, Komisija tvirtino, kad šis paaiškinimas reiškia įsipareigojimų pakeitimą ir kad ji neprivalo jiems pritarti. *Ryanair* teigia, kad norėdama pašalinti visas abejones šiuo klausimu į vėlesnius pasiūlymus ji įtraukė aiškias nuostatas dėl ataskaitų pateikimo.
- 485 Dėl teiginio ginčijamo sprendimo 1182 konstatuojamojoje dalyje, kad siūlomų sprendimų „nenuoseklumas ir aiškumo stoka“, kuriuos „kai kurie konkurentai“ suvokia kaip kliūtis galimybei įvykdyti įsipareigojimus, išplaukia iš „tam tikrų“ konkurentų atsakymo į 2007 m. gegužės mėn. rinkos subjektams pateikto klausimyno dėl su laiko tarpinių perleidimu susijusio sprendimo aiškumo 5 klausimą, ieškovė pažymi, kad

Komisija negalėjo padaryti tokios išvados. Pirmiausia, ji pabrėžia, jog į šį klausimą atsakė vos 20 konkurentų, 9 iš kurių neatsakė į 5 klausimą. Iš 11 konkurentų, kurie atsakė į šį klausimą, 3 išsakė nuomonę, ne visai atitinkančią klausimą, 3 (LTU, *Aer Arann* ir *Clickair*) teigiamai atsiliepė apie įsipareigojimų aiškumą ir tik 5, iš kurių 2 atsakė anonimiškai, išsakė abejonių dėl su laiko tarpsnių perleidimu susijusio sprendimo. Ieškovė tvirtina, kad Komisija nepateikė kitos informacijos dėl tariamų „nenuoseklumų“ arba tariamos „aiškumo stokos“.

486 Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, pažymi, jog būtent *Ryanair* turi pasiūlyti visais atžvilgiais išsamius ir veiksmingus įsipareigojimus, siekiant leisti jai padaryti užtikrintą išvadą, kad įsipareigojimus bus galima įvykdyti ir kad dėl to atsiradusios naujos verslo struktūros bus pakankamai gyvybingos ir ilgalaikės, kad koncentracija itin neapribotų veiksmingos konkurencijos. Jos teigimu, *Ryanair* nesikonsultavo su Komisija prieš pateikdama 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus ir net ankstesnes įsipareigojimų grupes. Komisija tvirtina niekuomet nesakiusi, kad kuris nors šių įsipareigojimų suformuluotas taip aiškiai ir tiksliai, kad jį galima įgyvendinti. Jos manymu, šiuo klausimu negalima remtis jokiais teisėtais lūkesčiais. Anot jos, su laiko tarpniais ir elgesiu susijusi informacija 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimuose neatitinka informacijos ankstesniuose įsipareigojimuose. Ji mano, kad 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai bet kuriuo atveju nėra pakankamai aiškūs ir tikslūs, kad galėtų būti įvykdyti.

487 Be to, Komisija pabrėžia negalinti atsižvelgti į vėliau pateiktus neformalius paaiškinimus, kurie taip pat stokojo aiškumo ir tikslumo. Pasibaigus terminui įsipareigojimams pasiūlyti, Komisija išimties tvarka gali pritarti jų pakeitimui tik jeigu tokiu pakeitimu siekiama aiškiai pašalinti visas nustatytas konkurencijos problemas, nesant reikalo konsultuotis su rinkos subjektais. Tačiau, jos nuomone, pasiūliusi 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus *Ryanair* buvo pateikusi daug neformalių duomenų, karais prieštaraujančių 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų tekstui, bei performuluotus



įsipareigojimų projektus 2007 m. gegužės 25 d. ir 30 d. Ji mano, kad nė vienas šių paaiškinimų nebuvo pateiktas tinkama ir reikiama forma. Be to, šių paaiškinimų nepakako visiems ginčijamame sprendime konstatuotiems formaliems trūkumams pašalinti. Pavyzdžiui, *Aer Lingus* atkreipia dėmesį į tai, kad gegužės 8 d. *Ryanair* teigė, jog „laiko tarpsniai *Heathrow* oro uoste nėra skirti vien *British Airways* ir *Air France*“, o gegužės 11 d. nurodė, kad „šie laiko tarpsniai rezervuoti išimtinai *British Airways* ir *Air France*“. Komisija taip pat pažymėjo, kad mažiausiai septyni iš dešimties *Ryanair* konkurentų, atsakiusių į rinkos apklausą manė, jog 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai nėra pakankamai aiškūs, o to pakanka, siekiant pagrįsti jos teiginį ginčijamame sprendime, kad 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų nenuoseklumas ir aiškumo stoka sudaro kliūtį galimybei juos įvykdyti.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>488</sup> Iš ginčijamo sprendimo išplaukia (žr. šio sprendimo 460–464 punktus), kad *Ryanair* pasiūlytų priimti įsipareigojimų per Reglamento Nr. 802/2004 19 straipsnio 2 dalyje tam numatytą terminą, kuris baigėsi 2007 m. gegužės 3 d., Komisija nepripažino pakankamais, siekiant pašalinti šioje stadijoje nustatytas konkurencijos problemas. Ši išvada grindžiama dviem priežastimis, kurios išdėstytos ginčijamame sprendime. Viena vertus, „[2007 m. gegužės 3 d.] įsipareigojimai nepakankamai atitinka teisinio aiškumo ir nuoseklumo reikalavimus, kad galėtų būti pripažinti tinkamais panaikinti nustatytas konkurencijos problemas“ (ginčijamo sprendimo 1182 konstatuojamoji dalis). Kita vertus, neatsižvelgiant į „žinomus trūkumus, minėtus“ ginčijamo sprendimo 8.2.1 punkte, „[2007 m. gegužės 3 d.] įsipareigojimų nepakanka pašalinti nustatytas konkurencijos problemas“ (ginčijamo sprendimo 1234 konstatuojamoji dalis).

489 Konstatuotina, kad ieškovės pateikti argumentai negali sukelti abejonų dėl Komisijos išvados.

490 Pirmiausia, dėl ginčijamame sprendime Komisijos išvardytų formalių trūkumų, kiek tai susiję su 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimais, ieškovė tvirtina, kad jais negalima remtis dėl to, kad ginčijamame sprendime buvo atlikta šių įsipareigojimų turinio analizė.

491 Vis dėlto iš ginčijamo sprendimo teksto tiesiogiai matyti, kad ši turinio analizė buvo atlikta autonomiškai. Taip ginčijamo sprendimo 1166 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad šie įsipareigojimai „ne tik neaiškiai ir dažnai prieštaringai suformuluoti (žr. 8.2.1 [punktą])“, bet ir „jų turinys taip pat neleidžia išspręsti nustatytų konkurencijos problemų (žr. 8.2.2 [punktą])“. Turinio analizę paaiškina pedagoginis Komisijos siekis pranešti *Ryanair* savo atlikto rinkos tyrimo dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų rezultatus, siekiant paaiškinti, kaip galėtų atrodyti galutinis pasiūlymas dėl įsipareigojimų.

492 Taigi ieškovė negali paneigti ginčijamo sprendimo 8.2.1 punkte nustatytų trūkumų, kiek tai susiję su pristatant įsipareigojimus panaudota forma, įsipareigojimo dėl laiko tarpų „pirminio įgijėjo“ aiškumo stoka, šių laiko tarpų perleidimo mechanizmu ir elgesio įsipareigojimų laikymosi priežiūra, paprasčiausia teigdama, kad šie įsipareigojimai buvo išanalizuoti iš esmės, nes ši analizė buvo atlikta papildomai, vadovaujantis hipoteze, kad šie įsipareigojimai tariamai buvo pasiūlyti tokiu būdu, kuris galėtų užtikrinti jų įvykdymą.

493 Antra, ieškovė negali remtis Komisijos pozicija dėl anksčiau pasiūlytų įsipareigojimų. Ieškovės panaudota forma prieš tai buvo panaudota tik pateikiant 2007 m. balandžio 17 d. įsipareigojimus, atsakant į pranešimą apie prieštaravimus, tuomet, kai poveikio konkurencijai vertinimas dar nebuvo užbaigtas. Nors galima sutikti, kad atsižvelgdama į tai ieškovė gali kelti klausimą dėl tokio vertinimo išvadų, ginčydama konkurencijos problemų egzistavimą, jai negali būti kartu leista pridėti prie pasiūlymo prisiimti įsipareigojimus, kaip antai 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus, paaiškinimus ar nuomones dėl Komisijos atliktos analizės, nes tokiame pasiūlyme turi būti matyti noras pašalinti šioje stadijoje nustatytas problemas, atsakant į sprendimą leisti koncentraciją. Nesutikdamos su Komisijos reikalaujamais įsipareigojimais, koncentracijos šalys visuomet gali atsisakyti juos pasiūlyti ir skųsti Bendrajame Teisme galimą dėl to priimtą sprendimą uždrausti jų koncentracijos operaciją.

494 Be to, skirtingai nei ankstesni pasiūlymai, kai kurie 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimai buvo pasiūlyti prisiimti pirmą kartą, kaip antai įsipareigojimas dėl „pirminio įgijėjo“, kurį ginčijamame sprendime Komisija, atsižvelgdama į savo ankstesnę sprendimų praktiką šiuo klausimu, pripažino pernelyg miglotu (ginčijamo sprendimo 1172 konstatuojamoji dalis ir 1428 išnaša). Pagal šią praktiką, be kita ko, reikalaujama aiškios ir tikslios sąlygos, kuria remiantis koncentracijos įvykdymas iš tikrųjų priklausytų nuo atitinkamo įsipareigojimo įgyvendinimo.

495 Trečia, ieškovė negali bandyti kelti abejonių dėl išvados, kad 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimuose yra formalių trūkumų, remdamasi šio sprendimo 474–485 punktuose perteiktais argumentais dėl vėliau atsakant į Komisijos prašymus pateiktų patikslinimų ir paaiškinimų. Šie patikslinimai patenka į kitą kontekstą, t. y. tarp galutinio įsipareigojimų pasiūlymo, o ne į Komisijos pagal Reglamente Nr. 802/2004

numatytą procedūrą atliktą *Ryanair* pasiūlytų prisiimti įsipareigojimų formos ir aiškumo vertinimą.

- 496 Todėl ieškovė nepateikė argumentų, galinčių sukelti pakankamų teisinių abejonių dėl ginčijamame sprendime išdėstyto Komisijos vertinimo, jog 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimuose yra tokių formalių trūkumų, kad ji neturėjo galimybės padaryti užtikrintos išvados, kad juos bus įmanoma įvykdyti ir kad juose numatytos korekcinės priemonės bus pakankamai gyvybingos ir ilgalaikės, jog palyginti netolimoje ateityje nebus apribota veiksminga konkurencija, o tam skirti užkirsti kelią šie įsipareigojimai.
- 497 Taigi toliau reikia išnagrinėti ieškovės argumentus dėl 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekto. Atsižvelgiant į tai bus išnagrinėti argumentai dėl Komisijos atlikto pasiūlytų prisiimti įsipareigojimų turinio įvertinimo.

### 3. *Dėl 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimo projekto formalių trūkumų nebuvimo*

#### a) Šalių argumentai

- 498 Ieškovė teigia, jog ginčijamo sprendimo 1236–1237 konstatuojamosiose dalyse Komisija neteisingai teigė, kad 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas nebuvo tinkamai pasiūlytas ir kad ji neprivalėjo jo vertinti. Kadangi šių įsipareigojimų turinys

buvo analizuojamas ginčijamame sprendime, ieškovės nuomone, negalima teigti, kad to nebuvo galima padaryti. Anot ieškovės, 2007 m. birželio 1 d. Komisijai jos išsiųstas raštas buvo pavadintas „preliminari versija“, siekiant sudaryti jai galimybę įvesti galutinius redakcinius pakeitimus, kurių galėtų būti reikalaujama siekiant užtikrinti, kad įsipareigojimai visame dokumente bus aiškūs, nedviprasmiški ir nuoseklūs. Ieškovė laikosi nuomonės, kad jeigu Komisija manė, jog šis kvalifikavimas, kaip „preliminari versija“, ir parašo nebuvimas yra formalūs trūkumai, neleidžiantys nagrinėti 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų esmės, ji privalėjo apie tai informuoti *Ryanair*, o to ji nepadarė. Taip 2007 m. birželio 4 d. Komisijos laiške *Ryanair* tik nurodoma, kad 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas neleidžia išspręsti šioje stadijoje nustatytų konkurencijos problemų, neminint, kad Komisija mano neprivalanti jų vertinti, nes jie buvo pateikti preliminarios versijos forma. Anot ieškovės, taip pasielgusi Komisija pažeidė gero administravimo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principus.

<sup>499</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, pažymi, kad nepasirašyti, aiškiai projekto forma pateikti įsipareigojimai negali būti laikomi įsipareigojimais, prisiimtais „*vis-à-vis* Komisijos“ pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalį. Tokius įsipareigojimus juos pasiūliusi prisiimti įmonė gali pakeisti arba atsiimti. Bet kuriuo atveju, net jei 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas būtų pateiktas laikantis formos, jis neleistų Komisijai su reikiamu užtikrintumo laipsniu nustatyti, jog išsprendžia nustatytas konkurencijos problemas, nesant reikalo dar kartą konsultuotis su rinkos subjektais. Be to, Komisija mano, kad ieškovė negali remtis gero administravimo principu, tvirtindama, kad Komisija privalėjo vertinti 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektą; beje, Komisija niekuomet nebuvo patikėjusi *Ryanair*, kad vertins ginčijamame sprendime visus įsipareigojimų projektus.

## b) Bendrojo Teismo vertinimas

- 500 Kaip ir 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus, ginčijamame sprendime Komisija atmetė 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektą dėl dviejų priežasčių (žr. šio sprendimo 467 ir 468 punktus).
- 501 Viena vertus, ginčijamame sprendime Komisija pažymėjo, kad 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas „buvo aiškiai pateiktas preliminarios versijos forma, be parašo ir nesilaikant pagal <...> Reglamento Nr. 802/2004 <...> 20 straipsnį galiojančių formalių reikalavimų“. Iš to ji padarė išvadą, jog „atsižvelgiant į tai, kad *Ryanair* formaliai nebuvo pasiūliusi naujų įsipareigojimų, šiame sprendime Komisija neprivalo jų vertinti“. Konkrečiai kalbant, Komisija pažymėjo negalinti nustatyti, kad „sprendimas leisti koncentraciją priklausytų nuo šio įsipareigojimų projekto paisymo“ (ginčijamo sprendimo 1237 konstatuojamoji dalis).
- 502 Kita vertus, Komisija pabrėžė, kad „bet kuriuo atveju, net jei [2007 m. birželio 1 d.] įsipareigojimų projektas būtų pateiktas tinkama ir reikiama forma, šių įsipareigojimų vis dar nebūtų pakakę leisti jai, remiantis jos jau turima informacija, padaryti išvadą, kad jie visiškai ir nedviprasmiškai išspręs nustatytas konkurencijos problemas“ (ginčijamo sprendimo 1237 konstatuojamoji dalis, kuriame daroma nuoroda į Pranešimo dėl korekcinų priemonių 43 punktą, ir 28 punkte minėto Sprendimo *EDP prieš Komisiją* 161–163 punktai).
- 503 Dėl pirmos priežasties, kurią Komisija pasitelkė 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektui atmesti, pasakytina, kad iš paties šio dokumento teksto išplaukia, jog tai yra paprasčiausias projektas, o ne versija, galinti įpareigoti *Ryanair*, kaip to vis dėlto

reikalaujama šioje procedūros stadijoje. Nors dokumentas vadinasi „Juridiškai privalomi *Ryanair* įsipareigojimai Komisijai“, jis pateiktas „projekto“ forma ir *Ryanair* generalinio direktoriaus parašui numatyta vieta palikta tuščia. *Ryanair* generalinio direktoriaus pasirašytame įvadiniame laiške taip pat pažymima, kad šis dokumentas pateikiamas projekto forma, siekiant palikti Komisijai galimybę įvesti jame galutinius redakcinius pakeitimus, kurių galėtų būti reikalaujama, siekiant užtikrinti, kad įsipareigojimai visame dokumente bus aiškūs, nedviprasmiški ir nuoseklūs. Tačiau šioje stipriai pažengusioje procedūros stadijoje Komisija nebeturi galimybės daryti tokius patikslinimus, o galutinis įsipareigojimų pasiūlymas turi būti ne tik privalomas juos siūlančiai prisiimti šaliai, bet ir savaime pakankamas ta prasme, kad Komisija turi turėti galimybę jį vertinti, neprivalėdama prašyti trečiųjų asmenų nuomonės dėl jo turinio.

504 Be to, aplinkybė, kad 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekto turinys „bet kuriuo atveju“ buvo įvertintas, negali būti suprantama taip, jog ieškovė atleidžiama nuo pareigos pateikti šioje galutinėje procedūros stadijoje Komisijai juridiškai privalomus įsipareigojimus.

505 Todėl ieškovė nepateikė argumentų, galinčių sukelti pakankamų teisinių abejonių dėl ginčijamame sprendime išdėstyto Komisijos vertinimo, kad 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas neleido jai padaryti užtikrintos išvados, kad juos bus įmanoma įvykdyti ir kad juose numatytos korekcinės priemonės bus pakankamai gyvybingos ir ilgalaikės, jog palyginti netolimoje ateityje nebus apribota veiksminga konkurencija, o tam skirti užkirsti kelią šie įsipareigojimai.

506 Taigi ieškovės argumentai dėl 2007 m. gegužės 3 d. išipareigojimų ir 2007 m. birželio 1 d. išipareigojimų projekto turinio vertinimo nagrinėjami vien papildomai, kaip tai buvo padaryta ir ginčijamame sprendime.

#### 4. Dėl 2007 m. gegužės 3 d. išipareigojimų ir 2007 m. birželio 1 d. išipareigojimų projekto turinio vertinimo

##### a) Šalių argumentai

507 Ieškovė kaltina Komisiją pervertinus konkurencinį spaudimą, kurį *Aer Lingus* ir ji daro viena kitai, ir padarius klaidą vertinant įėjimo į rinką, galinčio užkirsti kelią antikonkurenciniam monopolio išnaudojimui, galimybę (žr. gaires ir 102 punkte minėto Sprendimo *easyJet prieš Komisiją* 202 punktą). Pasirėmusi neteisinga koncentracijos poveikio konkurencijai analizei, Komisija neproporcingai pareikalavo, kad *Ryanair* rastų „pirminį įgijėją“, kuris bazuotų didelį lėktuvų skaičių Dubline, kad pradėtų nedelsiant konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu. Ieškovės teigimu, nė viena oro bendrovė negali tuo pačiu metu bazuoti tokio lėktuvų skaičiaus vieninteliam oro uoste ir per šešių mėnesių terminą pasiūlyti paslaugas visuose 35 maršrutuose, kur veikla sutampa. Anot ieškovės, dageliui šių maršrutų būdingi pertekliniai pajėgumai ir dėl IATA numatyto laiko tarpinių perleidimo procedūrų planavimo šešių mėnesių terminas neleistų perleisti naujam rinkos subjektui reikiamo laiko tarpinių skaičiaus.



508 ieškovė tvirtina, kad ne koncentracijos šalys privalo įrodyti, jog pasiūlyti įsipareigojimais pašalintų Komisijos konstatuotas konkurencijos problemas. Atvirkščiai, būtent Komisija privalo įrodyti, kad įsipareigojimais pakeista koncentracija itin apribos veiksmingą konkurenciją (28 punkte minėto Sprendimo *EDP prieš Komisiją* 63 ir 77 punktai). Tačiau Komisija neatliko bendro pakeistos koncentracijos vertinimo, nors tai būtina pagal 28 punkte minėto Sprendimo *EDP prieš Komisiją* 77 punktą. Be to, ieškovės nuomone, iš 28 punkte minėto Sprendimo *EDP prieš Komisiją* 161–163 punktų išplaukia, kad pasibaigus Reglamento Nr. 802/2004 19 straipsnio 2 dalyje numatytam terminui pasiūlytų įsipareigojimų atveju Komisija privalo į juos atsižvelgti, jeigu jie aiškiai ir be papildomo tyrimo būtinybės išsprendžia konkurencijos problemas. Priešingai nei nustatyta ginčijamo sprendimo 1237 konstatuojamojoje dalyje, ši taisyklė netaikoma 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektui, nes juo buvo atsakyta į konkrečius pasiūlymus, kuriuos Komisija pateikė remdamasi 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų įvertinimu.

509 Iš esmės ieškovė mano, kad laiko tarpų perleidimo ir elgesio įsipareigojimų pakako visoms konkurencijos problemoms eliminuoti. Pavyzdžiui, laiko tarpų Londono *Heathrow* oro uoste – „vertingiausių visame pasaulyje“ – perleidimas „tikrai lemtų konkurentų ekspansiją šiuo maršrutu“ (ginčijamo sprendimo 1216 konstatuojamoji dalis). Laiko tarpų kitiems maršrutams iš Dublino, Šanono arba Korco suteikimas leistų bet kokiam oro bendrovei pradėti veiklą bet koku maršrutu, kurio paslaugos sutampa, arba pasirinktinai bet koku maršrutu, prireikus bazuojant lėktuvus Airijoje. „Skrydžių išaldymas“ užtikrintų, kad padidėjusios paklausos tam tikru maršrutu atveju *Ryanair* neturėtų galimybės „absorbuoti“ šios paklausos konkurento nenaudai. Įsipareigojimas nemažinti skrydžių skaičiaus, išskyrus jeigu tam tikras maršrutas taptų nepelningas, reiškia, kad net nesant naujo subjekto tam tikrame maršrute, bendri *Ryanair* ir *Aer Lingus* pajėgumai sunkiai leistų padidinti kainas, išlaikant patenkinamą užpildymo koeficientą. *Aer Lingus* kainų nedelsiant sumažinimas 10 %

po koncentracijos leistų sutaupyti vartotojams. Ieškovė teigia, kad šie įsipareigojimai atitinka įsipareigojimus, kuriems Komisija buvo pritarusi savo 2004 m. vasario 11 d. sprendime (Byla COMP/M.3280 – *Air France/KLM*) dėl didesnę rinkos galią nei *Ryanair* turinčių ūkio subjektų.

510 Pirma, kalbėdama apie įsipareigojimus dėl laiko tarpinių, ieškovė tvirtina, kad Komisija padarė klaidą nusprendusi, jog jie netinkami. Apklausdama rinkos subjektus Komisija, ieškovės nuomone, uždavė neteisingą klausimą. Ji turėjo paklausti, ar konkurentai būtų pasirengę pradėti veiklą maršrutuose, jeigu po koncentracijos susikūrus subjektas neužtikrintų juose pakankamų pajėgumų arba taikytų daug didesnes kainas nei iki koncentracijos. Be to, daugelis konkurentų pareiškė, kad nors neplanuoja nedelsiant įeiti į rinką, jie svarstytų tokią galimybę, jeigu tai būtų ekonomiškai patrauklu. Todėl aplinkybė, kad nė vienas konkurentas neatsakė pradėsiantis veikti maršrute, kurio paslaugos sutampa, parodo, jog konkurentai mano, kad koncentracija nesukels antikonkurencinio poveikio. Taigi neprasminga reikalauti, kad įsipareigojimai iš tikrųjų paskatintų įeiti į rinką. Ieškovė teigia, kad tokiu reikalavimu *Ryanair* nubaudžiama už tai, kad ji „labai efektyvi“ ir kad jos siūlomos kainos tokios mažos, jog jokia oro bendrovė nepageidautų varžytis su ja net maršrutuose, kurie aptarnaujami „monopolio“ sąlygomis. Ieškovė papildo, kad, kalbant apie įėjimus į rinką, Komisija negalėjo remtis atsakymais į siekiant įvertinti 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus rinkos subjektams skirtą klausimyną 6 klausimą. Jos manymu, įsipareigojimų dėl laiko tarpinių Dubline bet kuriuo atveju pakako nustatytoms problemoms pašalinti. Komisija nepateikė nė vieno įrodymo, patvirtinančio, dėl kokios priežasties naujas rinkos dalyvis turėtų galėti nedelsiant aptarnauti visus maršrutus, kurių paslaugos sutampa, siūlydamas tiek pat skrydžių, kiek užtikrino *Aer Lingus*, kad darytų veiksmingą konkurencinį spaudimą (ginčijamo sprendimo 1200–1206 konstatuojamosios

dalys). Ieškovė teigia, kad Komisija nepagrindė šiame kontekste vartojamų sąvokų „kritinis dydis“ ir „reikiamas konkurencijos laipsnis“.

- 511 Antra, dėl laiko tarpinių paskirties oro uostuose ieškovė teigia, kad Komisija negali tvirtinti, jog išpareigojimų dėl laiko tarpinių nepakanka dėl trūkstamų patikslinimų šiuo klausimu. Ieškovė pabrėžia, jog *Aer Lingus* disponuoja tik ribotu laiko tarpinių skaičiumi pagrindiniuose oro uostuose, ir *Ryanair* negalėtų jų atsisakyti, nepaneigdama koncentracijos operacijos logikos ir gerokai nesumažindama *Aer Lingus* pajėgumų konkuruoti su tinklo vežėjais. Jos nuomone, šie disponuoja pakankamu laiko tarpinių kiekiu pagrindiniuose paskirties oro uostuose. Daugeliu atvejų jie užima dominuojančią padėtį skrydžių mazguose, kuriuose veikia. Taigi, ieškovės nuomone, jiems nereikia papildomų laiko tarpinių pradėti ar išplėsti savo maršrutus iš savo pagrindinio oro uosto į Dubliną. Šie laiko tarpiniai tik sustiprintų šių bendrovių dominavimą jų pagrindiniuose oro uostuose ir sumažintų konkurencijos riziką, kurią *Aer Lingus* prekių ženklas galėtų joms kelti. Ieškovė pažymi, kad taip nebūtinai yra mažų kainų vežėjų atveju, skrendančių į tuos pačius antrinius oro uostus, kuriuos aptarnauja *Ryanair* ir kuriuose nėra su laiko tarpiniais susijusių problemų. Atsižvelgiant į tai, anot ieškovės, Komisija klaidingai rėmėsi miestų porų sąvoka ir primygtinai reikalavo, kad naujas rinkos dalyvis būtų mažų kainų oro bendrovė ir kartu kad *Ryanair* atisakytų laiko tarpinių pagrindiniuose oro uostuose. Komisijos nuoroda į paklausos ir pasiūlos pakeičiamumo skirtumus (ginčijamo sprendimo 1208 konstatuojamoji dalis), ieškovės manymu, leidžia tik nusišviesti šį „akivaizdų [argumentavimo] prieštarumą“. Dėl konsultavimosi su rinkos subjektais paskirties oro uostų klausimu ieškovė tvirtina, kad konkurentų atsakymus reikia vertinti labai atsargiai, nes nemažai jų susidurtų su padidėjusia konkurencija, jeigu koncentracijai būtų pritarta. Vienintelis reikšmingas klausimas, anot jos, ar prieiga prie laiko tarpinių, kurią turi *Aer Lingus* tam tikruose svarbiuose oro uostuose, turi esminės reikšmės įeiti į rinką tuo atveju, jeigu po koncentracijos susikūrus subjektas piktnaudžiautų savo padėtimi. Pavyzdžiui, *British Airways* nemanė, kad prieiga prie laiko tarpinių svarbiuose oro uostuose yra esminė,

nes šiose aglomeracijose yra kitų oro uostų, kurių laiko tarpiniai neperkrauti, o jiems taikomuose teisės aktuose numatyta, kad pusė naujų pajėgumų skiriama naujiems rinkos dalyviams.

512 Trečia, kiek tai susiję su suskaidytu įėjimu į rinką, ieškovė kaltina Komisiją, kad ši atsižvelgė į šį elementą ginčijamo sprendimo 1211 ir 1212 konstatuojamosiose dalyse. Anot jos, 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekte savo ruožtu konkrečiai numatyta, kad laiko tarpusius *Heathrow* oro uoste perimanti oro bendrovė turės prioritetą dėl laiko tarpusnių Dubline. Be to, siekdama įrodyti, kad „suskaidytas įėjimas į rinką“ kels problemų, Komisija pasirėmė vien bendra nuoroda į atsakymus į apklausiant rinkos subjektus užduoto 2 klausimo b punktą bei sąvoka „kritinė masė“, kuri nėra apibrėžta ir paimta iš LTU atsakymo į šį klausimą (ginčijamo sprendimo 1212 konstatuojamoji dalis). Ieškovė pabrėžia, kad tik 15 iš 20 rinkos tyrimo dalyvių atsakė į klausimą dėl „suskaidyto įėjimo į rinką“. Be to, ieškovė teigia, kad Komisija, kaip ir kitais atvejais, nepripažino, jog didelį potencialą turintys nauji rinkos dalyviai, šiuo atveju – *British Airways*, *SAS*, *Flybe*, *Air Baltic* ir *Clickair*, padarė šioms išvadoms prieštaraujančius pareiškimus. Iš kai kurių atsakymų netgi buvo galima suprasti, kad vienintelio naujo rinkos dalyvio atėjimas būtų pražūtingas konkurencijai. Ieškovės nuomone, buvo verta užduoti vienintelį klausimą, ar naujas atėjimas į rinką, suskaidytas ar įvykdytas vienintelio konkurento, darytų pakankamą spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui, jeigu šis padidintų kainas. Klausimas, ar vienintelio naujo konkurento atėjimas lemtų didesnę konkurencinę galią nei daugiau kaip vieno naujo subjekto pasirodymas, ieškovės manymu, nėra teisingas.

513 Ketvirta, dėl naujo rinkos dalyvio veiklos modelio ieškovė tvirtina, jog Komisija, atrodo, reikalauja, kad jis veiktų tiksliai pagal tokį patį modelį kaip *Aer Lingus*. Tačiau ieškovė primena, kad *Aer Lingus* nedaro jokio reikšmingo konkurencinio spaudimo *Ryanair* ir kad bet kuriuo atveju niekas neįrodo, jog kitas vežėjas, kad ir koks būtų jo verslo modelis, galės reikšmingai su ja konkuruoti. Be to, ieškovės pastebėjimu,

kadangi koncentracijos operacija siekiama padidinti *Aer Lingus* efektyvumą taip, kad ji galėtų konkuruoti su tinklo vežėjais, kito tinklo vežėjo, kaip antai *British Airways* arba *Air France*, plėtra arba įėjimas į rinką galėtų nesunkiai sudaryti vartotojams alternatyvą *Aer Lingus* atžvilgiu. Ieškovė pabrėžia, jog Komisija negali, viena vertus, reikalauti kad *Ryanair* paminėtų naujo rinkos dalyvio verslo modelį, ir, kita vertus, paprasčiausia reikalauti, kad pasiūlyti išsipareigojimai leistų įeiti į rinką tam tikriems vežėjams, kuriems, palyginti su kitais vežėjams, veikiau pavyktų daryti spaudimą po koncentracijos susikūrusiam subjektui..

- 514 Penkta, dėl su laiko tarpais Londono *Heathrow* oro uoste susijusių išsipareigojimų ieškovė tvirtina, kad Komisija suabejojo jų naudingumu dėl to, kad jie rezervuoti *British Airways* ir *Air France*. Tačiau taip nėra, nes dar 2007 m. birželio 1 d. *Ryanair* raštu pranešė, kad šiuos laiko tarpusius gali perimti bet kuri *Heathrow* oro uoste infrastruktūrą turinti bendrovė. Ieškovė pažymi, kad Komisija bet kuriuo atveju neįvykdė jai tenkančios įrodinėjimo pareigos, paprasčiausia suabejojusi laiko tarpusnių perleidimo naudingumu. Ginčijamo sprendimo 1217 konstatuojamojoje dalyje ji taip pat neteisingai pareiškė, kad šios dvi bendrovės negali pakankamai kompensuoti *Aer Lingus* konkurencinio spaudimo išnykimo. Ieškovė teigia, kad *British Airways* ir *Air France*, priskiriamos prie galingiausių konkurenčių Europoje, jau dešimtis metų veikia Airijoje ir puikiai pažįsta Airijos rinką: *British Airways* jau veikia šiame maršrute pagal bendrojo kodo sutartį su *Aer Lingus*, o *Air France* priklauso Dubline bazuojama bendrovė *CityJet*. Be to, anot ieškovės, ginčijamo sprendimo 1218 konstatuojamojoje dalyje Komisija niekaip neįrodė, kad jeigu laiko tarpais būtų paskirstyti dviem labai galingiems vežėjams, išsipareigojimais pakeista koncentracija itin ribotą veiksmingą konkurenciją maršrutu Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas). Ieškovės nuomone, kadangi Londono oro uostų pakeičiamumas ribotas, šis *Aer Lingus* aptarnaujamas maršrutas neleidžia daryti jokio reikšmingo konkurencinio spaudimo *Ryanair* skrydžiams į kitus Londono oro uostus. Galiausiai apsiribodama tuo, kad paminėjo

„teisinių ginčų riziką“ dėl *Ryanair* galimybės perleisti laiko tarpusius *Heathrow* oro uoste be kitų *Aer Lingus* akcininkų sutikimo, Komisija neatsižvelgė į Airijos advokato pateiktą teisinę išvadą, patvirtinančią, kad toks perleidimas įmanomas.

515 Šešta, dėl elgesio išipareigojimų ieškovė tvirtina, kad išipareigojimas 10% sumažinti *Aer Lingus* kainas nesunkiai patikrinamas *Aer Lingus* paskelbus savo vidutines kainas metinėje ataskaitoje. Jos nuomone, Komisija nepagrįstai reikalauja *Ryanair* patikslinti, ar kainų sumažinimas susijęs su visais maršrutais, kur paslaugos sutampa. Ji pabrėžia, kad praktiškai neįmanoma padidinti kainų maršrutuose, kurių paslaugos sutampa, ir dar bendrai 10% sumažinti kainas visuose trumpų nuotolių maršrutuose. Be to, nors Komisija tvirtina negalinti numatyti, kas yra konkurencinė kaina, kainų sumažinimas suteikia reikšmingos ir realizuojamos naudos. Ieškovė nurodo, kad „skrydžių išaldymu“ naujo įėjimo į rinką atveju siekiama atsakyti į Komisijos teiginius dėl tariamai agresyvios *Ryanair* reakcijos į naujus rinkos subjektus, padidinant skrydžių skaičių maršrutais, kur pradeda veikti kita oro bendrovė. Be to, išipareigojimas nemažinti skrydžių skaičiaus skirtas atsakyti į nuogąstavimą, kad *Ryanair* sumažins pajėgumus maršrutuose, kur paslaugos sutampa, ir taip turės galimybę padidinti kainas. Išipareigodama išlaikyti bendrus pajėgumus maršrutuose, kurių paslaugos sutampa, *Ryanair* nebegalėtų padidinti kainų, kartu išlaikydama patenkinamą lėktuvų užpildymo koeficientą, kuris labai svarbus jos verslo modelyje.

516 Septinta, dėl „pirminio įgijėjo“ sprendimo ieškovė pirmiausia pažymi, kad šis sprendimas niekuomet nebuvo naudojamas ankstesnėse bylose, kuriose dalyvavo oro bendrovės. Jos teigimu, toks reikalavimas taip pat perteklinis ir neproporcingas. Turint omenyje aplinkybę, kad *Ryanair* siūlo mažiausias kainas rinkoje ir daugelyje maršrutų, kurių paslaugos sutampa, keleivių srauto nepakanka, kad išlaikytų trečią vežėją, komercinių požiūriu labai sudėtinga rasti „pirminį įgijėją“. Ieškovė mano, kad

vienintelis sprendimas galėtų būti tai, kad *Ryanair* ir *Aer Lingus* atsisakytų savo maršrutų ar sudarytų su „pirminiu įgijėju“ neteisėtą kartelį dėl kainų nustatymo. Be to, ieškovė pastebi, kad „skrydžių išaldymas“ reiškia, jog naujai į rinką ateinantys subjektai nebus atgrasomi nuo veiklos pradžios maršrutuose, kur paslaugos sutampa, tuo, kad *Ryanair* galėtų padidinti skrydžių skaičių šiais maršrutais. Ieškovė pažymi, kad, priešingai nei laiko tarpsniai *Heathrow* oro uoste, laiko tarpsniai Dubline ir daugelyje kitų oro uostų Europoje (galbūt išskyrus pagrindinius perkrautus oro uostus) savaime neturi jokios vertės ir yra neįdomūs kitoms oro bendrovėms. Galiausiai, jos nuomone, Komisija neteisėtai nusprendė, jog su „pirminiu įgijėju“ susijusio įsipareigojimo nepakanka dėl savo ribotumo ir aplinkybės, jog tai lems „suskaidyta įėjimą į rinką“ (ginčijamo sprendimo 1238 konstatuojamoji dalis). Šis 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekte sustiprintas įsipareigojimas grindžiamas atitinkamu Komisijos tarnybų prašymu. Ieškovė taip pat kritikuoja Komisijos norą perkelti jai riziką dėl to, kad per nustatytą terminą nebus rastas joks „pirminis įgijėjas“.

- <sup>517</sup> Komisija, palaikoma Airijos ir *Aer Lingus Group*, primena išnagrinėjusi ir atmetusi 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimus, konstatavusi, kad su laiko tarpsniais susijusios priemonės nėra tinkamos, nes jos nelemtų reikšmingų įėjimų į rinką maršrutuose, kur paslaugos sutampa (ginčijamo sprendimo 1186–1196 konstatuojamosios dalys); pasiūlymas dėl „pirminio įgijėjo“ nepašalina įėjimo į rinką perspektyvos nebuvimo (ginčijamo sprendimo 1197 konstatuojamoji dalis); įsipareigojimų apimtis nepakankama (ginčijamo sprendimo 1199–1206 konstatuojamosios dalys); įsipareigojimuose nekalbama apie laiko tarpsnius svarbiuose oro uostuose (ginčijamo sprendimo 1207–1209 konstatuojamosios dalys); įsipareigojimai galėtų lemti nebent kelių oro bendrovių įėjimą į rinką (suskaidytas įėjimas į rinką) (ginčijamo sprendimo 1210–1212 konstatuojamosios dalys); įsipareigojimuose neatsižvelgiama į galimo naujo rinkos subjekto veiklos modelį (ginčijamo sprendimo 1213–1215 konstatuojamosios dalys); įsipareigojimai dėl laiko tarpsnių Londono *Heathrow* oro uoste neleidžia pašalinti konkurencijos problemų maršrute Dublinas–Londonas (ginčijamo sprendimo 1216–1219 konstatuojamosios dalys); ir kiti įsipareigojimai neleidžia pašalinti

veiksmingos konkurencijos kliūčių (ginčijamo sprendimo 1220–1226 konstatuojamosios dalys).

518 Konkrečiai kalbant, Komisija mano, kad korekcinės priemonės dėl prieigos leistinos tik tuomet, kai pakankamai įrodoma, jog nauji konkurentai iš tiesų įeis į rinką, taip pašalindami nustatytas konkurencijos problemas (ginčijamo sprendimo 1188 konstatuojamoji dalis). Jos teigimu, pagrindinis išsipareigojimų tikslas – užtikrinti konkurencingą rinkos struktūrą ir visiškai akivaizdu, kad paprasčiausios naujo konkurento įėjimo galimybės šiam tikslui pasiekti nepakanka arba pakanka tik labai išskirtinėmis aplinkybėmis. Iš tikrųjų pakeičiamumas paklausos požiūriu tam tikro produkto tiekėjų ar tam tikros paslaugos teikėjo atžvilgiu yra „labiausiai tiesioginis ir veiksmingiausiai disciplinuojantis veiksnys“, visų pirma kalbant apie jų sprendimus dėl kainų nustatymo, o su potencialia konkurencija susiję spaudimai – paprastai mažiau tiesioginiai ir bet kuriuo atveju reikalauja nuodugnaus tyrimo. Komisija pažymi, kad nagrinėjamoje byloje atitinkamoms rinkoms nėra būdinga „neabejotinai lengva prieiga“ ir jos veikiau pasižymi „konkurentų, išskyrus *Aer Lingus*, išėjimais“. Jos nuomone, gairėse niekas neliudija apie tai, kad monopolio sukūrimu pasibaigianti koncentracija itin neapribos veiksmingos konkurencijos, jeigu bus pakankamai didelė galimybė, jog į rinką ateis nauji konkurentai. Šio sprendimo 102 punkte minėtas Sprendimas *easy-Jet prieš Komisiją*, jos teigimu, taip pat nėra reikšmingas šiuo klausimu. Toje byloje Bendrasis Teismas laikėsi nuomonės, kad nėra būtina tiksliai įvardyti naujo rinkos subjekto, nes dėl išsipareigojimų įvairūs konkurentai parodė suinteresuotumą įeiti į paveiktas rinkas, todėl tikras naujo konkurento atėjimas galėjo būti pripažintas labai tikėtiniu. Savo ruožtu šioje byloje dėl ginčijamo sprendimo 7 punkte išdėstytų priežasčių ir dėl aplinkybės, jog nė vienas į rinkos apklausą atsakęs konkurentas nepranešė apie ketinimą konkrečiai pradėti veiklą kuriuo nors maršrutu, kur paslaugos sutampa, naujo konkurento atėjimas mažai tikėtinas (ginčijamo sprendimo 1190–1196 konstatuojamosios dalys), išskyrus nebent *Air France* ir *British Airways*, kurios išplėstų savo veiklą maršrutu Dublinas–Londonas, o to, Komisijos nuomone, nepakanka, siekiant išspręsti problemas šiame maršrute (ginčijamo sprendimo 1216–1219 konstatuojamosios dalys). Būtent dėl šio įėjimo į rinką perspektyvos nebuvimo Komisija neformaliai pageidavo, kad *Ryanair* įvardytų „pirminį įgijėją“. Jos nuomone, nėra svarbu,



kad tai pirmas oro bendrovių koncentracijos atvejis, kai Komisija pateikė tokį pasiūlymą, arba kad *Ryanair* nusprendė, jog jį įgyvendinti sunku ar net neįmanoma. Palyginti su ankstesnėmis bylomis, ši koncentracijos operacija kitokia, nes apima dvi skrydžius iš taško į tašką siūlančias ir didelį lėktuvų skaičių iš to paties oro uosto dideliame maršrutų skaičiui, kur paslaugos sutampa, naudojančias bendroves. Savo ruožtu, priešingai nei ankstesnėse bylose, oro uostų perkrovimas šioje byloje nėra vienintelė įėjimo į rinką kliūtis. Komisija pabrėžia negalinti pritarti įsipareigojimams, kurie tik iš dalies pašalintų šias konkurencijos problemas, dėl to, kad suinteresuotoji šalis negali sutikti su kitais įsipareigojimais.

#### b) Bendrojo Teismo vertinimas

<sup>519</sup> 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projektas buvo pateiktas įvykus nuodugnioms deryboms tarp Komisijos ir *Ryanair* dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų turinio ir nustatytų problemų pašalinimo būdo. Šiuo atžvilgiu darytina nuoroda į *Ryanair* argumentus dėl 2007 m. birželio 1 d. susitikimo (žr. šio sprendimo 470 punktą) ir dėl įrašytos telefoninės konferencijos tarp *Ryanair* ir Komisijos, įvykusios 2007 m. gegužės 29 d. turinio.

<sup>520</sup> Nepaisant atitinkamų patikslinimų dėl to, kas laikyta reikalinga koncentracijos operacijai pritarti, ieškovė, jos pačios liudijimu (žr. šio sprendimo 470 punktą), pateikė galutinį įsipareigojimų pasiūlymą, kuris neatitiko Komisijos pageidavimų dėl didelio

per šešis mėnesius nuo ginčijamo sprendimo priėmimo dienos – su galimybe pratęsti šį terminą dar šešioms mėnesiams – Dubline pradėsimų laikyti lėktuvų skaičiaus. *Ryanair* pasiūlymą sudarė tai, kad buvo pritarta principui dėl neatidėliotino pusės šio didelio lėktuvų skaičiaus laikymo, pridėjus du maršrutams į Londono *Heathrow* oro uostą skirtus lėktuvus, per šešis mėnesius nuo naujo pasiūlymo, kuris būtų pateiktas per šešis mėnesius nuo ginčijamo sprendimo priėmimo, su galimybe pratęsti šį terminą dar šešioms mėnesiams.

521 Be to, atsižvelgiant į šioje byloje pasiūlytas korekcines priemones, t. y. iš esmės vieno ar daugiau subjektų galimybę įsigyti laiko tarpusnius, *Ryanair* užtikrinta aplinkybe laiko tai, kad *Ryanair-Aer Lingus* junginys nekels konkurencijos problemų, kol naujiems arba jau esamiems rinkos subjektams maršrute į Londono *Heathrow* oro uostą ji sudarys galimybę įsigyti laiko tarpusnius, kad šie galėtų išplėsti savo rinkos dalį. Komisija nusprendė, kad šios priemonės nepakanka, siekiant paneigti antikonkurencinį poveikį, kurį turės pagrindinės *Ryanair* konkurentės išnykimas. Per teismo posėdį ji atitinkamai paaiškino, jog šioje byloje reikėjo, kad *Ryanair* atsisakytų tam tikros savo rinkos dalies konkurentų naudai, užuot bandžiusi pasiekti pritarimą dėl dominuojančios *Ryanair-Aer Lingus* junginio padėties viename ar kitame maršrute sukūrimo ar sustiprinimo principui, darant prielaidą, kad hipotetinis konkurentas pradės juose veiklą arba išplės savo rinkos dalis vien dėl jam pasiūlytų laiko tarpusnių.

522 Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad, skirtingai nuo ankstesnių koncentracijų keleivinio oro transporto sektoriuje (kaip antai nagrinėtos bylose *Air France/KLM* ir *Lufthansa/Swiss*), šioje byloje prieigos prie maršruto užtikrinimo klausimu Komisija negalėjo pasitenkinti vien laiko tarpusniais. Šiuo atveju kalbama ne apie dviejų aktyvių, pagrindinius oro uostus skirtingose valstybėse turinčių subjektų koncentraciją. *Ryanair* ir *Aer Lingus* veikia iš to paties, t. y. Dublino, oro uosto, kur jos turi reikšmingų pranašumų, į kuriuos konkurentai negali lengvai rasti atsako.

523 Be to, rinkos tyrimo rezultatai parodė, kad esami arba potencialūs konkurentai nėra pasiryžę konkuruoti su po koncentracijos susikūrusiu subjektu visuose koncentracijos operacijos paveiktuose maršrutuose. Net maršrute Dublinas–Londonas (*Heathrow* oro uostas) tam tikrų oro bendrovių, kurios iš dalies jau veikia šiame maršrute, suinteresuotumas nebuvo patvirtintas atitinkama privaloma ketinimų deklaracija, kurią būtų galėjusi pateikti *Ryanair*, siekdama pagrįsti išsipareigojimą dėl „pirminio įgijėjo“.

524 Dėl ginčijamame sprendime pagrįstai išdėstytų priežasčių, kiek tai susiję su 2007 m. gegužės 3 d. išsipareigojimais, ir, atsižvelgiant į 2007 m. birželio 1 d. išsipareigojimų projekte padarytus patikslinimus, pažymėtina, kad šioje procedūros stadijoje ieškovė nepateikė argumentų, kurie galėtų sukelti pakankamų teisinių abejonių dėl ginčijamame sprendime išdėstyto Komisijos vertinimo, jog 2007 m. birželio 1 d. išsipareigojimų projektas neleido jai padaryti užtikrintos išvados, kad juos bus įmanoma įvykdyti ir kad jais sukurtos korekcinės priemonės bus pakankamai gyvybingos ir ilgalaikės, jog palyginti netolimoje ateityje nebus apribota veiksminga konkurencija, o tam skirti užkirsti kelią šie išsipareigojimai.

525 Taigi penktasis ieškinio pagrindas atmestinas tiek, kiek jis susijęs su formaliu per administracinę procedūrą Komisijai perduotų pasiūlymų teisingumu, ir tiek, kiek tai susiję su šių pasiūlymų turinio įvertinimu.

526 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, *Ryanair* pateiktas ieškinys atmestinas.

## Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 527 Pagal Procedūros reglamento 87 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jeigu laimėjusi šalis to reikalavo.
- 528 Kadangi *Ryanair* reikalavimai atmesti, jai turi būti nurodyta, be savo išlaidų, padengti Komisijos ir *Aer Lingus Group* patirtas bylinėjimosi išlaidas pagal šių pateiktus reikalavimus.
- 529 Pagal to paties Procedūros reglamento 87 straipsnio 4 dalies pirmąją pastraipą į bylą įstojusios valstybės narės padengia savo išlaidas. Todėl Airija padengia savo išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (trečioji kolegija)

nusprendžia:

**1. Atmesti ieškinį.**

**2. *Ryanair Holdings plc* padengia savo ir Europos Komisijos bei *Aer Lingus Group plc*. patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

**3. Airija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Paskelbta 2010 m. liepos 6 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

## Turinys

Faktinės bylos aplinkybės .....	II - 3472
A — Bylos šalys .....	II - 3472
B — Administracinė procedūra .....	II - 3473
C — Ginčijamo sprendimo turinys .....	II - 3474
1. Atitinkamos rinkos .....	II - 3475
2. Koncentracijos poveikio konkurencijai vertinimas .....	II - 3476
3. Įsipareigojimų vertinimas .....	II - 3478
Procesas ir šalių reikalavimai .....	II - 3478
Dėl teisės .....	II - 3480
A — Dėl pirmojo ieškinio pagrindo, susijusio su akivaizdžiomis klaidomis vertinant konkurencinius santykius tarp „Ryanair“ ir „Aer Lingus“ .....	II - 3483
1. Dėl rinkos dalims pripažintos „pernelyg didelės reikšmės“ .....	II - 3485
a) Šalių argumentai .....	II - 3485
b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3486
2. Dėl neatsižvelgimo į „esminius skirtumus“ tarp „Ryanair“ ir „Aer Lingus“ .....	II - 3491
a) Dėl sąvokos „artimiausios konkurentės“ vartojimo ir „automatiškos“ išvados apie reikšmingą konkurencinį spaudimą .....	II - 3492
Šalių argumentai .....	II - 3492
Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3493
	II - 3683

b)	Dėl „esminių skirtumų“, susijusių su veiklos sąnaudomis, taikomomis kainomis ir paslaugų lygiu .....	II - 3495
	Šalių argumentai .....	II - 3495
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3497
c)	Dėl skirtumo tarp paskirties oro uostų .....	II - 3504
	Šalių argumentai .....	II - 3504
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3507
3.	Dėl konkurencinio pranašumo, kurį suteikia bazė Dublino oro uoste .....	II - 3516
a)	Šalių argumentai .....	II - 3516
b)	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3517
4.	Dėl „ne techninio pobūdžio įrodymų“ .....	II - 3520
a)	Šalių argumentai .....	II - 3520
b)	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3522
5.	Dėl Komisijos ekonometrinės analizės .....	II - 3525
a)	Šalių argumentai .....	II - 3525
b)	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3528
6.	Dėl <i>Ryanair</i> pateiktų ekonometrinių analizių .....	II - 3541
a)	Šalių argumentai .....	II - 3541
b)	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3543
7.	Dėl užsakomųjų skrydžių bendrovių daromo konkurencinio spaudimo .....	II - 3545
a)	Šalių argumentai .....	II - 3545
b)	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3546

8.	Dėl keleivių apklausos .....	II - 3548
	a) Šalių argumentai .....	II - 3548
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3549
9.	Dėl verslo klientų apklausos .....	II - 3551
	a) Šalių argumentai .....	II - 3551
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3553
10.	Dėl žalos vartotojams .....	II - 3554
	a) Šalių argumentai .....	II - 3554
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3556
B	— Dėl antrojo ieškinio pagrindo, susijusio su įėjimo į rinką kliūčių įvertinimu .....	II - 3557
	1. Dėl reikšmės, pripažintinos aplinkybei, jog nagrinėjamoje rinkoje neatsiranda naujų konkurentų .....	II - 3559
	a) Šalių argumentai .....	II - 3559
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3560
	2. Dėl įėjimo ir pasitraukimo iš rinkos oro transporto sektoriuje .....	II - 3562
	a) Šalių argumentai .....	II - 3562
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3563
	3. Dėl atsižvelgimo į „Ryanair“ verslo modelį .....	II - 3564
	a) Šalių argumentai .....	II - 3564
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3566
	4. Dėl privalumų, susijusių su bazėmis Airijoje .....	II - 3568
	a) Šalių argumentai .....	II - 3568
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3572



5.	Dėl su įėjimu į rinką susijusių sąnaudų ir rizikos .....	II - 3577
	a) Šalių argumentai .....	II - 3577
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3578
6.	Dėl „Ryanair“ reputacijos kaip įėjimo į rinką kliūtis .....	II - 3580
	a) Šalių argumentai .....	II - 3580
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3581
7.	Dėl įėjimo į rinką laiku .....	II - 3583
	a) Šalių argumentai .....	II - 3583
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3584
8.	Dėl pelningesnių maršrutų už Airijos ribų egzistavimo .....	II - 3586
	a) Šalių argumentai .....	II - 3586
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3587
9.	Dėl oro uostų perkrovos .....	II - 3589
	a) Šalių argumentai .....	II - 3590
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3592
10.	Dėl „Ryanair-Aer Lingus“ junginio pozicijos Dublino oro uoste .....	II - 3592
	a) Šalių argumentai .....	II - 3593
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3593
C — Dėl trečiojo ieškinio pagrindo, susijusio su kiekvieno atskiro maršruto konkurencine analize .....		II - 3594
1.	Dėl priimtimumo .....	II - 3594
	a) Šalių argumentai .....	II - 3594
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3596

2.	Dėl esmės .....	II - 3598
a)	Dėl maršruto Dublinas–Londonas .....	II - 3598
	Šalių argumentai .....	II - 3598
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3600
b)	Dėl maršrutų Dublinas–Birmingamas, Dublinas–Edinburgas, Dublinas– Glazgas, Dublinas–Mančesteris ir Dublinas–Niukaslas .....	II - 3604
	Šalių argumentai .....	II - 3604
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3606
	— Dėl maršruto Dublinas–Birmingamas .....	II - 3607
	— Dėl maršruto Dublinas–Edinburgas .....	II - 3609
	— Dėl maršrutų Dublinas–Glasgas, Dublinas–Mančesteris ir Dubli- nas–Niukaslas .....	II - 3610
c)	Dėl maršrutų Šanonas–Londonas ir Korkas–Londonas .....	II - 3611
	Šalių argumentai .....	II - 3611
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3611
d)	Dėl maršruto Dublinas–Frankfurtas, Dublinas–Paryžius, Dublinas–Ma- dridas, Dublinas–Bruuselis, Dublinas–Berlynas ir Dublinas–Hamburgas (Liubekas) .....	II - 3613
	Šalių argumentai .....	II - 3613
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3614
	— Dėl maršrutų Dublinas–Berlynas ir Dublinas–Hamburgas (Liubekas) .....	II - 3614
	— Dėl maršruto Dublinas–Bruuselis .....	II - 3615
	— Dėl maršruto Dublinas–Frankfurtas .....	II - 3616
	— Dėl maršrutų Dublinas–Madridas ir Dublinas–Paryžius .....	II - 3617
		II - 3687

e)	Dėl maršruto Dublinas–Milanas ir Dublinas–Roma .....	II - 3618
	Šalių argumentai .....	II - 3618
	Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3619
D — Dėl ketvirtojo ieškinio pagrindo, susijusio su tariamais našumo pasiekimais .....		II - 3621
1.	Dėl galėjimo patikrinti tariamus našumo pasiekimus .....	II - 3624
	a) Šalių argumentai .....	II - 3624
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3628
2.	Dėl tariamų našumo pasiekimų specifikos koncentracijai .....	II - 3636
	a) Šalių argumentai .....	II - 3636
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3637
3.	Dėl naudos vartotojams .....	II - 3639
	a) Šalių argumentai .....	II - 3639
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3640
4.	Išvada dėl koncentracijos operacijos poveikio konkurencijai analizės .....	II - 3643
E — Dėl penktojo ieškinio pagrindo, susijusio su įsipareigojimų vertinimu .....		II - 3644
1.	Įvadinės pastabos .....	II - 3644
	a) Įsipareigojimų analizės ribos .....	II - 3644
	b) Dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų aprašymo ir įvertinimo .....	II - 3647
	c) Dėl 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekto aprašymo ir įvertinimo ....	II - 3653

2.	Dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų formalių trūkumų nebuvimo .....	II - 3657
	a) Šalių argumentai .....	II - 3657
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3662
3.	Dėl 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimo projekto formalių trūkumų nebuvimo ...	II - 3665
	a) Šalių argumentai .....	II - 3665
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3667
4.	Dėl 2007 m. gegužės 3 d. įsipareigojimų ir 2007 m. birželio 1 d. įsipareigojimų projekto turinio vertinimo .....	II - 3669
	a) Šalių argumentai .....	II - 3669
	b) Bendrojo Teismo vertinimas .....	II - 3678
	Dėl bylinėjimosi išlaidų .....	II - 3681