

Komisijas lēmuma kopsavilkums
(2007. gada 27. jūnijs),
ar ko koncentrāciju atzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību
(Lieta COMP/M.4439 — *Ryanair/Aer Lingus*)
(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)
(Dokuments attiecas uz EEZ)
(2008/C 47/05)

Komisija 2007. gada 27. jūnijā pieņēma lēmumu apvienošanās lietā saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula) ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 8. panta 3. punktu. Lēmuma pilnā versija, no kuras izņemta konfidenciāla informācija, lietas autentiskā valodā atrodama Konkurences ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē šādā adresē:

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

I. KOPSAVILKUMS

1. Šī lieta attiecas uz Īrijā reģistrētās aviosabiedrības *Ryanair* ierosināto tās konkurenta *Aer Lingus* iegādi. Abi uzņēmumi piedāvā regulārus aviopārvadājumu pakalpojumus. To darbības savstarpēji pārklājas, jo īpaši Dublinas lidostā.
2. Ierosinātā iegāde, ar kuru *Ryanair* iegūtu vienpersonisku kontroli pār *Aer Lingus*, ir koncentrācija Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē. Saskaņā ar Apvienošanās regulas 1. panta 3. punktu tā ir Kopienas mēroga koncentrācija.
3. Lēmumā saskaņā ar iepriekšējām lietām gaisa transporta nozarē noteikts, ka konkrētais produktu tirgus ir regulāri aviopārvadājumu pakalpojumi no punkta uz punktu, un katrs maršruts starp izlidošanas punktu un galamērķa punktu tiek definēts kā atsevišķs tirgus (izlidošanas un galamērķa pieeja). Tirgus izpētē tika secināts arī, ka atsevišķas lidostas, kas apkalpo līdzīgas transporta zonas (piem., *Aer Lingus* apkalpotās lielākās lidostas un *Ryanair* apkalpotās sekundāras nozīmes lidostas), pieder vienam un tam pašam konkrētajam produktu tirgum.
4. Lēmumā uzsvērts, ka tiktu apvienotas divas zema servisa aviosabiedrības ar nozīmīgu klātbūtni īpaši Dublinas lidostā, kur tās pēc apvienošanās apkalpotu aptuveni 80 % no īso pārvadājumu satiksmes Eiropā. Lēmumā konstatēti kopā 35 maršruti, kuros pušu darbības savstarpēji pārklājas. Darījuma rezultātā 22 no šiem maršrutiem tiktu iegūts monopolstāvoklis un pārējos 13 maršrutos — ļoti augstas apvienotā tirgus daļas virs 60 %. *Ryanair* un *Aer Lingus* ir arī viens otra reālākais konkurents tajos maršrutos, ko pašlaik apkalpo tikai viena no apvienošanā iesaistītajām pusēm.
5. Komisijas veiktā izpēte apstiprināja, ka pastāv ievērojami šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas jebkuram konkurentam radītu grūtības piekļūt maršrutiem, kuros apvienošanā iesaistīto pušu darbības savstarpēji pārklājas.
6. *Ryanair* iesniegtās saistības tika uzskatītas par lielā mērā nepietiekamām, lai novērstu Komisijas konstatētos efektīvas konkurences traucējumus.
7. Tāpēc lēmumā secināts, ka paziņotā koncentrācija ievērojami traucētu efektīvu konkurenci zināmajos maršrutos uz Īriju un no tās, un atzīts, ka koncentrācija ir nesaderīga ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību.

II. PUSES

8. *Ryanair* ir aviosabiedrība, kas piedāvā regulārus aviopārvadājumu pakalpojumus no punkta uz punktu vairāk nekā 400 maršrutos 24 Eiropas valstīs. *Ryanair* darbojas vairāk nekā 75 maršrutos starp Īriju (galvenokārt Dublinu, bet arī Šenonu, Korku, Keriju un Noku) un citām Eiropas valstīm. Uzņēmumam pašlaik pieder flote ar aptuveni 120 lidmašīnām un 19 bāzēm visā Eiropā, no kurām svarīgākās ir Londona-Stanstedā un Dublinā.

⁽¹⁾ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

9. *Aer Lingus* ir Dublinā bāzēta aviosabiedrība. Tāpat kā *Ryanair*, tā piedāvā regulārus aviopārvadājumu pakalpojumus no punkta uz punktu vairāk nekā 70 maršrutos starp Īrijas lidostām Dublinu, Šenonu un Korku un daudziem galamērķiem Eiropā, kā arī dažiem galamērķiem ārpus Eiropas. *Aer Lingus* papildus piedāvā garos pārvadājumus, galvenokārt uz Amerikas Savienotajām Valstīm, kravas transporta pakalpojumus un sēdvietas ceļojumu rīkotājiem. *Aer Lingus* bāze atrodas galvenokārt Dublinas lidostā (un mazākā mērā Korkas un Šenonas lidostās), un tā kopējā flotē ir 28 īso pārvadājumu un 7 garo pārvadājumu lidmašīnas.

III. DARĪJUMS

10. Īstenojot darījumu, *Ryanair* iegūtu vienpersonisku kontroli pār *Aer Lingus*, publiskā piedāvājumā iegādājoties visas tā neapmaksātās kapitāla daļas. No 2006. gada septembra līdz novembrim *Ryanair* jau iegādājās ievērojamu skaitu akciju, kas sasniedza 25,17 % no *Aer Lingus* akciju kapitāla. 2006. gada 5. oktobrī *Ryanair* izziņoja arī publisku piedāvājumu uz visu *Aer Lingus* akciju kapitālu ar apstiprināšanas termiņu līdz 2006. gada 13. novembrim, ko pēc tam pagarināja vispirms līdz 2006. gada 4. decembrim un tad līdz 2006. gada 22. decembrim. Tā kā *Ryanair* akciju iegāde un publiskais piedāvājums ir cieši saistīti gan laika, gan galīgā ekonomiskā mērķa ziņā, akciju iegāde pirms publiskā piedāvājuma un tā laikā, kā arī pats piedāvājums ir viena koncentrācija Apvienošanās regulas 3. panta nozīmē. Tas, ka *Ryanair* piedāvājuma termiņš ir beidzies, neatceļ lietas piekritību Komisijai, jo *Ryanair* jau ir solījis izziņot jaunu piedāvājumu, ja Komisija atļautu šo darījumu (¹).

IV. KOPIENAS MĒROGS

11. Koncentrācija ir Kopienas mērogā saskaņā ar Apvienošanās regulas 1. panta 3. punktu. Attiecīgo uzņēmumu kopējais apgrozījums pasaulē kopā ir vairāk nekā EUR 2 500 miljoni, un gan *Ryanair*, gan *Aer Lingus* atsevišķais apgrozījums Kopienā pārsniedz 100 miljonus euro. Tādējādi ir izpildīti 1. panta 3. punkta a) un d) apakšpunkta nosacījumi. Turklāt ir skaidrs, ka ne *Ryanair*, ne *Aer Lingus* neiegūst vairāk kā divas trešdaļas no kopējā apgrozījuma Kopienā vienā un tajā pašā dalībvalstī. Tas, vai *Ryanair* un *Aer Lingus* kopā sasniedz kopējo apgrozījumu vairāk nekā 100 miljonus euro vismaz trijās dalībvalstīs un vai katrs no tiem atsevišķi sasniedz vismaz 25 miljonus euro šajās dalībvalstīs, kā noteikts Apvienošanās regulas 1. panta 3. punkta b) un c) apakšpunktā, ir atkarīgs no šo uzņēmumu apgrozījuma ģeogrāfiskā sadalījuma.
12. Lēmumā apsvērtas vairākas metodes, kā sadalīt apgrozījumu par biļetēm lidojumiem starp dažādām dalībvalstīm, ja pircēja atrašanās vieta pirkšanas brīdī nav nosakāma. Secinājums ir, ka šādā situācijā un šajā konkrētajā lietā aviosabiedrībām, kas piedāvā pakalpojumus no punkta uz punktu, kā *Ryanair* un *Aer Lingus*, no iespējamām alternatīvām metodēm vispiemērotākās varētu būt metode "50/50" un metode, kas balstās uz katras biļetes izlidošanas vietu (abas puses uz maršruti Eiropā pārdod biļetes tikai vienā virzienā), arī tad, ja biļetes turpceļam un atpakaļceļam tiek pirktas vienlaicīgi.

V. KONKRĒTIE TIRGI

13. *Ryanair* un *Aer Lingus* darbības savstarpēji pārklājas pasažieru aviopārvadājumu regulāru pakalpojumu jomā Eiropas Ekonomikas zonā. *Ryanair* apgalvo, ka specifiskā uzņēmējdarbības modeļa un ārkārtīgi zemo pamatizmaksu dēļ tā cenas nenosaka neviena cita aviosabiedrība, bet drīzāk patērētāju vispārīgā pirktspēja. Lēmumā atzīts, ka regulāri aviopārvadājumu pakalpojumi tiešām veido diferencētu tirgu ar vairākiem darbības nodrošināšanas un uzņēmējdarbības modeļiem un dažādiem aviosabiedrību pakalpojumu līmeņiem. Kaut arī gan *Ryanair*, gan *Aer Lingus* attiecībā uz darbību Eiropā var uzskatīt par zema servisa aviopārvadātājiem, *Ryanair* ir izteikts bezservisa pārvadātājs, bet *Aer Lingus* produkts ir pozicionēts zināmā mērā augstāk, t. i., tas piedāvā papildu kvalitāti, kādas nav *Ryanair* (piemēram, tas lido uz dārgākām lielajām lidostām, bet *Ryanair* lido tikai uz sekundāras nozīmes lidostām). Attiecīgi *Aer Lingus* vidējās cenas ir augstākas nekā *Ryanair*. Tomēr, par spīti šai produktu atšķirību pakāpei, lēmumā atzīts, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* šo pakalpojumu sniegšanā ir konkurenti.

(¹) Sk. Apvienošanās regulas 4. panta 1. punktu.

14. *Ryanair* apgalvo, ka konkrētais produktu tirgus ir regulāri aviopārvadājumu pakalpojumi no punkta uz punktu, un katrs maršruts starp izlidošanas punktu un galamērķa punktu definējams kā atsevišķs tirgus. Lēmumā paskaidrots, ka tas ir saskaņā ar Komisijas iepriekš pieņemtajiem lēmumiem ⁽¹⁾, un šo pieeju apstiprināja arī padziļināta tirgus izpēte. Otra iespēja, tas ir, definēt par vienu tirgu visus īsos pārvadājumus uz Īriju un no tās, balstoties galvenokārt uz piedāvājuma aizstājamību starp dažādiem maršrutiem no pušu kopīgās bāzes Dublinā, netika izskatīta. Piedāvājuma aizstājamības analīze nebūtu pietiekami viegli īstenojama un efektīva. Turklāt šī tirgus definīcija neņemtu vērā pieprasījuma aizstājamību starp dažādiem maršrutiem, kuras lielākajai daļai klientu praktiski nav.
15. Tādējādi Komisijas veiktā tirgus izpēte apstiprināja izlidošanas un galamērķa pieeju. Tomēr piedāvājuma puses attiecīgie apsvērumi tiek ņemti vērā, bet tikai attiecībā uz konkurences novērtējumu.
16. *Ryanair* turklāt apgalvo, ka izlidošanas un galamērķa konkrētie tirgi būtu jānosaka kā lidostu pāri, jo uzņēmums uzskata, ka pat gadījumos, kad vienā pilsētā vai tās tuvumā ir vairākas lidostas, pircējs neuzskata šīs lidostas par savstarpēji aizstājamām. Turpretī Komisijas izpēte parādīja, ka lielu daļu no šīm lidostām klienti uzskata par aizstājamām un ka attiecīgie izlidošanas un galamērķa pāri daudzos maršrutos būtu jānosaka pēc pilsētas. Gan kvalitatīvā, gan kvantitatīvā analīze apstiprināja lidostu aizstājamību gala pasažieriem 18 maršrutos no 20, kuros lēmumā konstatēta pārklāšanās pēc attiecīgās pilsētas. Tādējādi dažādu lidostu apkalpošana šajā gadījumā ir tikai atšķirīgs elements starp konkurējošiem aviosabiedrību pakalpojumiem vienā tirgū un neattaisno divu dažādu tirgu definēšanu.
17. Turpmākajā tabulā apkopoti pilsētu pāri, attiecībā uz kuriem šajā lēmumā vērtēja aizstājamību. Tikai lidostu pāri Amsterdamā/Eindhovena un Nante/Renna tirgus izpētes rezultātā netika atzīti par aizstājamām.

1. tabula

Attiecīgo lidostu saraksts pilsētu pāru noteikšanai

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

⁽¹⁾ Sk., piem., lietas COMP/M.3940 — *Lufthansa/Eurowings*, COMP/M.3280 — *Air France/KLM*, COMP/M.3770 — *Lufthansa/Swiss*.

Pilsēta		
Lidostas		
Glāzgova	Parīze	Liona
Glasgow International (GLA)	Paris Charles de Gaulle (CDG)	Lyon St Exupéry (LYS)
Prestwick (PIK)	Beauvais-Tillé (BVA)	Grenoble (GNB)
Tulūza	Nantes/Rennes	Brisele
Toulouse Blagnac (TLS)	Rennes (RNS)	Brussels (BRU)
Carcassonne (CCF)	Nantes Atlantique (NTE)	Charleroi Brussels South (CRL)
Amsterdama	Frankfurte	Hamburga
Amsterdam Schiphol (AMS)	Frankfurt International (FRA)	Hamburg (HAM)
Eindhoven (EIN)	Hahn (HHN)	Lübeck Blankensee (LBC)
Vīne/Bratislava	Alikante	Bilbao
Vienna Schwechat International (VIE)	Alicante (ALC)	Bilbao Sondica (BIO)
Bratislava (BTS)	Murcia San Javier (MJV)	Vitoria (VIT)
Tenerife	Roma	Venēcija
Tenerife Norte Los Rodeos (TFN)	Rome Ciampino (CIA)	Venice (VCE)
Tenerife Sur Reina Sofia (TFS)	Rome Fiumicino (FCO)	Treviso (TSF)
Boloņa		
Bologna Guglielmo Marconi (BLQ)		
Forlì (FRL)		

18. Tirgus izpēte apstiprināja arī to, ka netiešos reisus un citus transporta veidus nevar uzskatīt par tiešo reisu aizstājējiem tajos pušu maršrutos, kas savstarpēji pārklājas. Darījums ietekmē tikai Eiropas iekšējos lidojumus ar īsu lidojuma laiku. Komisija arī iepriekš parasti nav ņēmusi vērā netiešos lidojumus šā veida maršrutos (ar dažiem izņēmumiem). Turklāt tā kā šī lieta galvenokārt skar pasažierus, kas ceļo no punkta uz punktu reisos, kuros savienojšo lidojumu nav (*Ryanair*) vai tie ir ierobežoti (*Aer Lingus*), netiešie lidojumi klientiem īpaši neinteresē. Ņemot vērā Īrijas ģeogrāfiskās īpatnības, citi transporta veidi vai nu nav pieejami (piem., ātrvilcieni) vai nav konkurējoši ar gaisa transportu (piem., autobusi/prāmji).
19. *Ryanair* apgalvo, ka īpaši galvenajos izklaides maršrutos čartera aviosabiedrības rada ievērojamu konkurences spiedienu uz pušu pakalpojumiem. Tomēr tirgus izpēte neapstiprināja, ka čartera aviosabiedrības radītu vērā ņemamu spiedienu uz apvienošanā iesaistītajām pusēm Īrijas maršrutos. Komisijas veiktā tirgus izpēte parādīja, ka Īrijā, atšķirībā no citām valstīm, čartera aviosabiedrības piedāvā ļoti maz tā saucamo "tīro vietu", t. i., vietu, ko tiešajiem pircējiem pārdod atsevišķi, nevis kopā ar kompleksām brīvdienām. Ir arī citi argumenti, kāpēc čartera pāravadātāju darbības nebūtu iekļaujamas attiecīgajā tirgū (īpaši tas, ka to pakalpojumu veids ir citāds (Īrijā vietas čarterreisos galvenokārt pārdod kopā ar kompleksām brīvdienām), tie pārdod biļetes citos izplatīšanas kanālos (faktiski tikai caur ceļojumu rīkotājiem), tie piedāvā mazāku elastību (čarterreisos parasti veic tikai nedēļas nogalēs, un tādējādi tie nevar piedāvāt dažādu lidojumu elastību nedēļas laikā) un pakalpojumi bieži ir sezonas raksturs). Tomēr, pat ņemot vērā pārdotās "tīrās vietas", konkurences novērtējums šajā lietā netiktu ietekmēts, jo šo vietu pārdotais skaits ir nenozīmīgs.

20. Bez tam Komisija iepriekš pasažierus iedalīja tādos, kuriem ir svarīgs laiks, un tādos, kuriem laiks nav svarīgs (jeb biznesa un izklaides pasažieros). Tomēr tirgus izpēte šajā lietā apstiprināja, ka, ņemot vērā apvienojošos pušu specifiskās īpašības, kas atšķiras no pilna servisa tīkla aviosabiedrībām, kuras tika izskatītas iepriekšējās lietās, šajā lietā šāds dalījums nevar būt pamats atsevišķu tirgu definēšanai. Lai arī šis klientu iedalījums pastāv, šajā lietā nav iespējams definēt divas izteikti atšķirīgas klientu grupas, jo abas apvienošanā iesaistītās aviosabiedrības neizšķir šos pasažieru veidus un bez šiem diviem pasažieru veidiem ir daudz citu pasažieru veidu. Tāpēc, lai gan konkurences analizē ir ņemta vērā to pasažieru kopējā daļa, kuriem ir svarīgs laiks, minētās pasažieru grupas nav izmantotas, lai definētu atsevišķus tirgus.
21. Lai novērtētu, vai no klienta viedokļa divas konkrētas lidostas ir savstarpēji aizstājamas, Komisija ņēma vērā vairākus pierādījumu avotus.
- Attālums un ceļojuma laiks tika salīdzināts ar pieņemto kritēriju 100 km/1 stunda ceļā. Šis kritērijs tika izmantots kā atskaites punkts un interpretēts, ņemot vērā attiecīgās lidostas īpatnības un citus vērā ņemamos elementus.
 - Komisijas veiktajā tirgus izpētē uzklautie apvienotā uzņēmuma konkurentu viedokļi. Gandrīz visi konkurenti uzskatīja lielākās un sekundārās nozīmes lidostas par aizstājamām attiecībā uz pasažieriem, kuriem laiks nav svarīgs.
 - Komisijas izpētes laikā izteiktie lidostu un daļībvalstu civilās aviācijas iestāžu viedokļi un šo iestāžu ziņojumu rezultāti neatkarīgi no ierosinātā darījuma.
 - Attiecīgos gadījumos Komisija ņēma vērā arī to, ka lidostas veido tā saucamo "lidostu sistēmu", kas aprakstīta Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem II pielikumā.
 - Tirgvedības prakse un jo īpaši veids, kādā *Ryanair* tirgo savus pakalpojumus, un tas, ka atsevišķas lidostas tiek pasniegtas kā lidostas, kas apkalpo noteiktu pilsētu/pilsētu teritoriju, tiek uzskatīti par papildu pierādījumiem, jo tie ir daži no elementiem, ko klienti ņem vērā, pērkot lidmašīnas biļetes internetā.
 - Paredzamais izklaides pasažieru īpatsvars konkrētā maršrutā. Ir vispāratzīts, ka izklaides pasažieriem cena ir svarīgāka. Viņi biežāk nekā biznesa pasažieri izvēlas ilgāku kopējo ceļojuma laiku, lai panāktu zemākas ceļojuma izmaksas. Tāpēc maršrutos, kuros paredzamā izklaides pasažieru daļa ir augsta, ir pamatoti pieņemt, ka lidostu aizstājamība no pasažieru viedokļa ir augstāka.
 - Par papildu pierādījumu tiek uzskatīta transporta pakalpojumu piedāvāšana starp sekundāras nozīmes lidostām un atbilstīgajām pilsētām un to pārdošana *Ryanair* vietnē vai tas, ka šos pakalpojumus organizē pats *Ryanair*.
 - Pieejamie Komisijas cenu korelācijas analīzes rezultāti septiņpadsmit pilsētu pāriem maršrutos no Dublīnas.
 - Visbeidzot, Dublīnas lidostā veiktā klientu aptauja, kas sniedz netiešu pierādījumu par atsevišķu lidostu pāru aizstājamību no pieprasījuma viedokļa.
22. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem pierādījumiem, lēmumā tiek secināts, ka, lai novērtētu ierosināto darījumu, konkrētais tirgus ir regulāri pasažieru aviopārvadājumu pakalpojumi no punkta uz punktu. Minētos tirgus definē, pamatojoties uz izlidošanu un galamērķi, kas atkarībā no attiecīgā izlidošanas un galamērķa punkta var ietvert divas vai vairāk lidostas izlidošanas un galamērķa punktā (transporta zona).

VI. KONKURENCES VĒRTĒJUMS

23. Lēmumā tiek uzsvērts, ka ierosinātais darījums atšķiras no iepriekšējām lietām gaisa transporta nozarē, ko Komisija ir vērtējusi, jo abas apvienošanā iesaistītās puses ir "zema servisa" aviopārvadātāji, kas koncentrējas uz pārvadājumiem no punkta uz punktu Eiropā. Turklāt tiktu apvienotas divas aviosabiedrības ar nozīmīgu klātbūtni to pamatbāzē Dublīnas lidostā, kur tās pēc apvienošanās apkalpotu aptuveni 80 % no īso pārvadājumu satiksmes Eiropā. Rezultātā *Aer Lingus* un *Ryanair* darbības savstarpēji pārklājas ļoti daudzos maršrutos.

24. Lēmumā konstatēti kopā 35 maršruti, kuros pušu darbības savstarpēji pārklājas. Turpmākajā tabulā sniegts šo pārklājošos maršrutu pārskats ar attiecīgo pušu un esošo konkurentu tirgus daļām.

2. tabula

Maršruti, kuros Ryanair un Aer Lingus darbības savstarpēji pārklājas, un apvienojošos pušu un esošo konkurentu tirgus daļas ⁽¹⁾

Maršruts	Ryanair	Aer Lingus	Kopā	Esošie konkurenti	Daļa
Dublina–Alikante	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		[0–5 %]
Dublina–Barselona	[40–50 %]	[30–40 %]	[70–80 %]	Iberia/Clickair	[20–30 %]
Dublina–Berlīne	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Bilbao/Vitoria	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Birmingema	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublina–Boloņa	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Brisele	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Edinburga	[70–80 %]	[20–30 %]	100 %		
Dublina–Faru	[40–50 %]	[50–60 %]	100 %		
Dublina–Frankfurte	[40–50 %]	[40–50 %]	[80–90 %]	Lufthansa	[10–20 %]
Dublina–Glāzgova	[50–60 %]	[30–40 %]	[90–100 %]	Loganair	[0–10 %]
Dublina–Hamburga/Lībeka	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublina–Krakova	[30–40 %]	[40–50 %]	[70–80 %]	SkyEurope	[20–30 %]
Dublina–Londona	[40–50 %]	[30–40 %]	[70–80 %]	BMI	[10–20 %]
				British Airways	[0–10 %]
				CityJet	[0–10 %]
Dublina–Liona	[30–40 %]	[60–70 %]	100 %		
Dublina–Madride	[20–30 %]	[30–40 %]	[60–70 %]	Iberia	[30–40 %]
Dublina–Malaga	[30–40 %]	[60–70 %]	[90–100 %]	Spanair	[0–10 %]
Dublina–Mančestra	[70–80 %]	[20–30 %]	[90–100 %]	Luxair	[0–10 %]
Dublina–Marseļa	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Milāna	[30–40 %]	[60–70 %]	100 %		
Dublina–Ņūkāsla	[70–80 %]	[20–30 %]	100 %		
Dublina–Parīze	[40–50 %]	[30–40 %]	[80–90 %]	AF/CityJet	[10–20 %]
Dublina–Poznaņa	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublina–Rīga	[40–50 %]	[20–30 %]	[70–80 %]	Air Baltic	[20–30 %]
Dublina–Roma	[40–50 %]	[50–60 %]	100 %		
Dublina–Zalcburga	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Seviļa	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Dublina–Tenerife	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		

⁽¹⁾ Tabulā nav ņemtas vērā iespējamās "tīrās vietas" (t. i., lidmašīnas biļetes, ko pārdod atsevišķi, nevis kopā ar kompleksām brīvdienām), ko piedāvā dažas čartera aviosabiedrības dažos brīvdienu maršrutos. Tomēr, tā kā šo "tīro vietu" tirgus daļa ir neliela, to iekļaušana situāciju nemainītu.

Maršruts	Ryanair	Aer Lingus	Kopā	Esošie konkurenti	Daļa
Dublina–Tulūza/Karkasone	[60–70 %]	[30–40 %]	100 %		
Dublina–Venēcija	[40–50 %]	[50–60 %]	100 %		
Vīne/Bratislava	[20–30 %]	[50–60 %]	[70–80 %]	SkyEurope	[20–30 %]
				Austrian Airlines	[0–10 %]
Dublina–Varšava	[30–40 %]	[30–40 %]	[60–70 %]	LOT	[10–20 %]
				Norwegian Airline Shuttle	[10–20 %]
Šenona–Londona	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Korka–Londona	[50–60 %]	[40–50 %]	100 %		
Korka–Mančestra	[40–50 %]	[10–20 %]	[60–70 %]	bmibaby	[30–40 %]
				Aer Arann	[0–10 %]

25. Darījuma rezultātā 22 maršrutos rastos monopolstāvoklis un vēl 13 maršrutos — ļoti augstas apvienotā tirgus daļas virs 60 %.
26. *Ryanair* savai aizstāvībai argumentē, ka abas apvienošanā iesaistītās puses nav tiešākie konkurenti, jo abas ir “fundamentāli atšķirīgas” un “aizņem dažādas nišas tirgos, kuros tās darbojas”. Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka, tā kā lidostas nav pārslogotas, nav ievērojamu šķēršļu iekļūšanai tirgū, un apvienošanā iesaistītajām pusēm nav ekskluzīva stāvokļa Dublinā un Īrijā kopumā, kas kavētu konkurējošām aviosabiedrībām iekļūt attiecīgajos tirgos vai pat bāzēt savas lidmašīnas Īrijā.
27. Bez tam *Ryanair* apgalvo, ka ir vairākas konkurējošas aviosabiedrības, kuras varētu piekļūt maršrutiem, kas pašlaik savstarpēji pārklājas, ja apvienotais uzņēmums paaugstinātu cenas. Daudzos maršrutos, kuros pušu kopējā tirgus daļa ir 100 %, galamērķa lidostā tiešām ir iespējami konkurenti. Piemēram, Berlīnē bāzes ir aviosabiedrībām *Air Berlin*, *Lufthansa*, *Germanwings* un *easyJet*. Tas pats attiecas uz *Flybe*, *BA*, *bmi* un *easyJet* (u. c.) Birmingemā. Kā apgalvo *Ryanair*, šo iespējamo konkurentu bāzēm nav jāatrodas Dublīnas lidostā, lai radītu nozīmīgu konkurences spiedienu uz apvienoto uzņēmumu, bet tie varētu darboties attiecīgajos maršrutos vai nu no to esošās bāzes galamērķa lidostā ārpus Īrijas, vai pat bāzei neatrodoties nevienā maršruta galapunktā. Tomēr, kā sīkāk aprakstīts lēmumā, Komisijas izpētes rezultāti neapstiprina, ka šie aviopārvadātāji varētu radīt tik nozīmīgu spiedienu, kādu rada abas puses viena otram.

Apvienošanās novērš pastāvošo konkurenci starp diviem sīvakajiem konkurentiem Īrijas maršrutos

28. Lai gan *Aer Lingus* iepriekš bija Īrijas valstij piederošs aviopārvadātājs, tas ir īstenojis pārstrukturēšanas plānu, ievērojami mainījis uzņēmējdarbības modeli un pozicionējis sevi par “zema servisa” (jeb “zemo izmaksu” vai “mazcenās”) aviosabiedrību, kas pārsvarā veic īso pārvadājumu maršrutu pakalpojumus no punkta uz punktu. *Aer Lingus* pamatcēnā iekļautie pakalpojumi pārsvarā ir tie paši, kas iekļauti *Ryanair* pamatcēnā. Lai gan joprojām ir dažas atšķirības abu aviopārvadātāju piedāvātajos pakalpojumos, kas atspoguļojas arī dažādos cenu līmeņos, tas neizslēdz efektīvu konkurences spiedienu starp *Ryanair* un *Aer Lingus*. Gluži pretēji — tirgus izpēte apstiprināja, ka maršrutos, kurus veic abas sabiedrības, katra no tām ņem vērā otras piedāvātās cenas un pakalpojumus un atkarībā no tā pielāgo savas darbības un cenas. Bez tam lielākā daļa esošo konkurentu maršrutos, kas savstarpēji pārklājas, ir vai nu pilna servisa tīkla pārvadātāji (piem., *Lufthansa*, *Air France/CityJet*, *Iberia*, *BMI*) vai mazākas reģionālās aviosabiedrības, kas bieži koncentrējas uz biznesa klientiem (piem., *Loganair*, *Luxair* vai Dublinā bāzētā *Aer Arann*), ko nevar uzskatīt par pušu tiešiem konkurentiem. Visbeidzot, klientu aptauja par attiecīgajiem maršrutiem parādīja, ka pasažieri uzskata abas puses par savstarpēji aizstājošām daudz lielākā mērā nekā citus aviopārvadātājus.

29. Tādējādi izpēte apstiprināja, ka apvienojošos pušu pakalpojumi diferencētajā pasažieru aviopārvadājumu pakalpojumu tirgū ir savstarpēji aizstājoši un ka starp *Ryanair* un *Aer Lingus* pastāv spēcīga konkurence attiecībā uz galamērķiem, jaudu, lidojumu sarakstu, cenām un pakalpojumiem uz Īriju un no tās. Komisija īpaši konstatēja, ka *Aer Lingus* un *Ryanair* kopē viens otra darbību. Tās izmanto īpašu programma-tūru, lai uzraudzītu cenas, un ienākumu pārvaldības sistēmu, lai pielāgotu jaudu un pazeminātu cenas, reaģējot uz galvenā konkurenta darbību. Ja lidmašīnas biļešu tirdzniecība atpaliek no plānotā (piem., otra konkurenta zemāku cenu vai īpašo piedāvājumu gadījumā), abu sabiedrību analītiķi mēģina stimulēt pieprasījumu, parasti piedāvājot vairāk vietu zemāko cenu kategorijās. To apstiprina tas, ka tirgvedības kampaņās abas sabiedrības uzsver zemās cenas un bieži salīdzina sevi viena ar otru. Ierosinātais darījums tādējādi likvidētu nozīmīgu konkurences sāncensību starp abām pusēm daudzos maršrutos, kuros to darbības savstarpēji pārklājas, un cenas attiecīgi paaugstinātos. To apstiprina arī Komisijas kvantitatīvā analīze, kas pierāda *Ryanair* piedāvājuma ietekmi uz *Aer Lingus* cenām.
30. Bez konkurences maršrutos, kas tieši pārklājas, lēmumā tiek uzsvērts tas, ka abu aviopārvadātāju bāzes ir vienā lidostā, un tas veicina dinamisku konkurences vidi, kurā abi pārvadātāji bieži maina jaunus maršrutos. Tādējādi darījums ne tikai likvidē konkurenci starp pusēm esošajos maršrutos, kas savstarpēji pārklājas, bet arī novērš iespēju, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* varētu ieviest jaunus maršrutos uz Īriju un no tās tajos maršrutos, kurus pašlaik apkalpo tikai viena no pusēm.

Ir nopietni šķēršļi iekļūšanai tirgos, kuros dominē apvienotais uzņēmums

31. Komisijas izpēte apstiprināja, ka ir ievērojami šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas radītu grūtības jebkuram jaunam konkurentam piekļūt maršrutiem, kuros apvienojošos pušu darbības savstarpēji pārklājas. Galvenie šķēršļi iekļūšanai tirgū ir šādi: 1) neizdevīgs stāvoklis, ja nav liela mēroga darbību ("bāzes") Dublinā; 2) ievērojamas izmaksas un riski jebkura jauna konkurenta ienākšanai tirgū, ko jau apkalpo divas spēcīgas aviosabiedrības ar īpaši Īrijā labi zināmiem zīmoliem; 3) *Ryanair* reputācija agresīvi reaģēt uz jaunienācējiem; 4) jaudas ierobežojumi Dublinas lidostā, kā arī dažās galamērķa lidostās.
32. Lēmumā minēti vairāki pierādījumi, kas apstiprina, ka liela bāze Dublinā dod ievērojamas izmaksu priekšrocības un elastību jebkuram aviopārvadātājam, kas veic maršrutos uz Dublinu un no tās. Tādēļ galvenā esošā vai potenciālā *Ryanair* konkurenta ar bāzi Dublinā (un mazākā mērā Korkā un Šenonā) likvidēšana neizbēgami mazinātu konkurences spiedienu uz *Ryanair* Īrijas maršrutos. Nevienš cits aviopārvadātājs nebūtu spējīgs efektīvi aizstāt *Aer Lingus* ar tā pašreizējo elastību un izmaksu efektivitāti, lai konkurētu daudzos maršrutos uz Īriju un no tās. Jebkuram jaunienācējam būtu jāstāpjas ar spēcīgu un stabilu apvienotu uzņēmumu ar ievērojamām izmaksu priekšrocībām, kas varētu ātri reaģēt uz jebkuru jaunienācēju, kurš darbotos tikai dažos maršrutos uz Īriju un no tās. Tomēr jāatzīst, ka aviopārvadātāji, kuru bāzes ir galamērķa lidostās, attiecīgajos maršrutos būtu līdzīgā privilēģētā situācijā. Taču šie aviopārvadātāji sastaptos ar pārējiem izpētē atklātajiem šķēršļiem iekļūšanai tirgū, un, kā norādīts turpmāk, nekas neliecina par to, ka kāds no šādiem jaunienācējiem varētu radīt pietiekamu konkurences spiedienu uz apvienoto uzņēmumu.
33. Ievērojamās tirgū ienākšanas izmaksas un riski ir saistīti ar to, ka pašlaik *Ryanair* un *Aer Lingus* ir Īrijas vadošās sabiedrības Eiropas iekšējos lidojumos un tām ir stabili zīmoli un liels piedāvāto maršrutu skaits. Pēc iespējamo jaunienācēju domām konkurence ar šiem diviem stabilajiem zīmoliem ir daudz sīvāka salīdzinājumā ar citām valstīm, kurās nav divu stabilu zema servisa aviopārvadātāju ar lielām bāzēm. Turklāt daudzos maršrutos, kas savstarpēji pārklājas, ir ievērojama daļa īru izcelsmes pasažieru. Tādēļ jebkuram jaunienācējam būtu jāveic ievērojami ieguldījumi tirgvedībā un reklāmā Īrijā. Bez tam lēmumā minēti vairāki piemēri, ka *Ryanair* ir agresīvi reaģējis pret jaunienācējiem Īrijas tirgos. Piemēram, *easyJet* 2005. gadā mēģināja ieviest trīs maršrutos no Londonas uz trim reģionālajām lidostām Īrijā. *Ryanair* nekavējoties reaģēja, pazeminot cenas un paaugstinot jaudu, lai izstumtu *easyJet* no Īrijas tirgus. Vairākas konkurējošas aviosabiedrības norādīja, ka, ņemot vērā ierobežoto Īrijas tirgus lielumu un ar iekļūšanu šajā tirgū saistītos ieguldījumus un riskus, tām ir labākas iespējas citur Eiropā.

34. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem laika nišu dēļ lēmumā uzsvērts, ka (pretēji iepriekšējām gaisa transporta apvienošanās lietām) tie gan ir nozīmīgi, bet ir tikai daļa no šķēršļiem iekļūšanai tirgū. Jaudas ierobežojumi Dublinas lidostā ir tikai augsta pieprasījuma stundās. Tomēr, kaut arī Dublinas lidosta ir tikai daļēji pārslogota, šis pārslogojums ir šķērslis iespējamiem jaunienācējiem, lai efektīvi konkurētu ar *Aer Lingus* un *Ryanair*, jo īpaši tajos maršrutos, kuros ir nepieciešami bieži pakalpojumi augsta pieprasījuma stundās. Bez tam daudzos no šiem maršrutiem pārslogojums galamērķa lidostās (īpaši Londonā, Parīzē, Frankfurtē vai Milānā) arī rada šķēršļus iekļūšanai tirgū tiem aviopārvadātājiem, kuriem piedāvājuma puses iemeslu dēļ nav iespējas efektīvi izmantot kādu aizstājēju lidostu (piemēram, Parīzi-Bovē vai Frankfurti-Hānu). Turklāt ierobežota jauda Dublinā (apvienotais uzņēmums aizņem gandrīz visas rīta laika nišas) ir ievērojams šķērslis jebkurai konkurējošai aviosabiedrībai, kura gribētu izveidot bāzi ar nozīmīgāku klātbūtni Dublinas lidostā.

Ir maz ticams, ka konkurenti varētu atjaunot darījuma rezultātā zaudēto konkurenci

35. Ņemot vērā iepriekš aprakstītos šķēršļus iekļūšanai tirgū, Komisija savā tirgus izpētē mēģināja atrast jebkādus aviopārvadātājus, kuriem būtu iespējas un pamudinājums uzsākt darbību maršrutos, kas savstarpēji pārklājas, un radīt efektīvu konkurences spiedienu uz apvienoto uzņēmumu. Lēmumā novērtēts, kādā mērā individuāliem konkurentiem varētu būt nodoms tieši konkurēt ar *Ryanair/Aer Lingus*, ja pēc apvienošanās tiktu paaugstinātas cenas.
36. Lēmumā sīkāk analizētie iespējamie jaunienācēji ir *Air France/CityJet*, *Aer Arann*, *easyJet*, *British Airways*, *bmi/bmibaby*, *Flybe/BA Connect*, *SkyEurope*, *Air Berlin* un *Clickair*. Tomēr lielākā daļa no šiem aviopārvadātājiem tirgus aptaujā un intervijās atsaucās uz iepriekš aprakstītajiem šķēršļiem iekļūšanai tirgū un grūtībām, kas rastos darbībā, ņemot vērā apvienotā uzņēmuma spēcīgo pozīciju. Lēmumā norādīts, ka nav ticams, ka kāda aviosabiedrība kļūs par ievērojamu *Ryanair/Aer Lingus* konkurentu, apvienotajam uzņēmumam radot tādu konkurences spiedienu, ko varētu salīdzināt ar pašreizējo spiedienu, ko viena otram rada sabiedrības *Ryanair* un *Aer Lingus*.
37. Tādējādi tirgus izpēte neapstiprināja, ka iespējamā jaunu konkurentu ienākšana tirgū vai paplašināšanās individuālajos maršrutos, kas savstarpēji pārklājas, varētu laika un apjoma ziņā radīt konkurences spiedienu uz apvienoto uzņēmumu un tādējādi attiecīgajā maršrutā kompensētu sacensības zudumu starp *Ryanair* un *Aer Lingus*.

Secinājums

38. Lēmumā secināts, ka darījums ievērojami traucētu efektīvu konkurenci vairākos maršrutos uz Īriju un no tās.

Efektivitātes arguments

39. *Ryanair* apgalvo, ka ierosinātā apvienošanās nerada pamatu bažām par konkurenci. Tomēr, arī ja tā būtu, *Ryanair* apgalvo, ka apvienošanās neizraisītu vienpusēju ietekmi efektivitātes guvuma un sabiedrības īpašā uzņēmējdarbības modeļa dēļ. Efektivitāte galvenokārt rastos, piemērojot *Ryanair* zemo izmaksu uzņēmējdarbības modeli un vadības paņēmienus sabiedrībai *Aer Lingus*. Kā apgalvo *Ryanair*, tas ļautu samazināt *Aer Lingus* darbības izmaksas līdz *Ryanair* līmenim. Efektivitāte rastos tādās jomās kā lidmašīnu īpašumtiesību izmaksas, darbības izmaksas uz zemes, personāla izmaksas, ekspluatācijas izmaksas, lidostu nodevas, papildu tirdzniecības un izplatīšanas efektivitāte.
40. *Ryanair* piebilst, ka šo efektivitāti nevar iegūt ne ar alternatīvu darījumu, ne katram no darījumā iesaistītajiem uzņēmumiem darbojoties atsevišķi. Tā apgalvo, ka no efektivitātes guvuma priekšrocības gūs klienti, saņemot vēl zemākas cenas. Turklāt tā apgalvo, ka minētais izmaksu ietaupījums nekā neietekmēs *Aer Lingus* pakalpojumu kvalitāti (tieši otrādi, tā uzlabosies).

41. Principi, pēc kuriem Komisija vērtē efektivitāti, ir izklāstīti Apvienošanās regulas 29. apsvērumā ⁽¹⁾ un Komisijas Horizontālās apvienošanās pamatnostādņēs ⁽²⁾. Lai Komisija varētu atzīt, ka efektivitāte neitralizē apvienošanās negatīvo ietekmi uz patērētājiem, tai jābūt pārbaudāmai (t. i., pamatotai, skaitliski izteiktai un attiecīgā gadījumā pierādāmai ar veiktajiem pētījumiem un dokumentiem), tai jāsniedz priekšrocības patērētājiem, un jābūt tādai, ko līdzīgā apmērā nevar sasniegt ar citiem konkurenci mazāk ierobežojošiem līdzekļiem nekā ierosinātā koncentrācija (apvienošanās specifiskums). Jābūt izpildītiem visiem trim nosacījumiem — pārbaudāmībai, apvienošanās specifiskumam un patērētāju priekšrocībām.
42. Lēmumā atzīts, ka *Ryanair* apgalvojumi par efektivitāti nav pārbaudāmi, jo tie galvenokārt sastāv no vispārīga apgalvojuma par sava uzņēmējdarbības modeļa piemērošanu *Aer Lingus*, īpaši attiecībā uz cenu līmeni, bet pietiekami neņemot vērā iespējamo produktu kvalitātes un ienākumu pazemināšanos. Lēmumā konstatēts, ka vairāki *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes ieguvumu ir balsīti uz ļoti stingriem pieņēmumiem, ko nav iespējams objektīvi pārbaudīt. Ar to vien *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes ieguvumu jau neatbilst Horizontālajās apvienošanās pamatnostādņēs minēto kumulatīvo nosacījumu pirmajai daļai. Lai secinājums būtu pilnīgs, lēmumā iekļauts arī *Ryanair* apgalvojuma par efektivitātes ieguvumu apvienošanās specifiskuma un iespējamo patērētāju priekšrocību novērtējums.
43. Lēmumā secināts, ka *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes ieguvumu nav pārbaudāmi un tie nav atkarīgi no šīs konkrētās apvienošanās. Ja arī abi nosacījumi būtu izpildīti, efektivitāte ietekmētu *Aer Lingus* pastāvīgās (lidmašīnu ekspluatācijas) izmaksas, kas liek apšaubīt dalīšanos ieguvumos ar patērētājiem. Visbeidzot, lēmumā minēta atsauce uz Horizontālās apvienošanās pamatnostādņēm, apšaubot, ka apvienošanās, kas uzņēmumam nodrošinātu tādu stāvokli tirgū, kas līdzinās monopolstāvoklim, varētu uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu ar argumentu, ka efektivitātes guvums būtu pietiekams, lai neitralizētu iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi.

VII. IEROSINĀTIE KOMPENSĀCIJAS LĪDZEKĻI

44. *Ryanair* 2007. gada 17. aprīlī kopā ar atbildi uz iebildumiem iesniedza saistības, lai novērstu bažas par konkurenci, kas konstatētas iebildumos ("sākotnējās 2. posma saistības"). Pēc rezultātu pārskatīšanas sanāksmes ar Komisiju 2007. gada 26. aprīlī, kurā *Ryanair* tika informēts par provizorisko Komisijas vērtējumu attiecībā uz sākotnējām 2. posma saistībām, *Ryanair* 2007. gada 3. maijā iesniedza grozītu saistību kopumu (turpmāk tekstā — "galīgās saistības") ⁽³⁾.
45. Saistībās ir uzsvērts tā saucamais "pieejamības līdzeklis". Līdzīgi kā iepriekšējās aviosabiedrību lietās *Ryanair* saistību mērķis galvenokārt ir novērst pastāvošos šķēršļus, lai citas aviosabiedrības varētu iekļūt tirgū. Tās ietver šādus galvenos elementus:
- 1) Hitrovas laika nišas. *Ryanair* uzņemas saistības ar tā dēvēto "nomas līgumu" darīt pieejamas laika nišas maršrutā Londona-Hitrova. Kā minēts galīgajās saistībās, šīs laika nišas ir ekskluzīvi rezervētas sabiedrībām *British Airways* un *Air France* (katrai no tām atļaujot piedāvāt [2–6] lidojumus dienā katrā virzienā).
 - 2) Laika nišas citiem maršrutiem uz Dublinu un no tās. *Ryanair* tāpat uzņemas saistības darīt pieejamas laika nišas citiem maršrutiem, kas savstarpēji pārklājas no Dublīnas un uz to, ļaujot aviosabiedrībām, kā norāda *Ryanair*, izmantot [4–8] Dublinā bāzētas lidmašīnas. *Ryanair* turklāt piedāvā, ja nepieciešams, darīt pieejamas vēl tikpat daudzas laika nišas konkrētās galamērķa lidostās maršrutiem, kas savstarpēji pārklājas.
 - 3) Laika nišas maršrutiem no Šenonas/Korkas un uz to. Tāpat *Ryanair* galīgajās saistībās uzņemas, ja nepieciešams, darīt pieejamas laika nišas maršrutiem, kas savstarpēji pārklājas, no Korkas un Šenonas ([6–10] laika nišas dienā Korkā, [6–10] laika nišas dienā Šenonā un tikpat daudz laika nišu Londonā/Stanstedā lidojumiem uz Londonu/Stanstedu, un vēl [0–4] ienākošās un [0–4] izejošās [laika nišas] Korkā un Liverpūlē, lai atvieglotu jaunu konkurentu iekļūšanu tirgū maršrutā Korka-Mančestra/Liverpūle).

⁽¹⁾ Sk. 2. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 29. apsvērumu.

⁽²⁾ Pamatnostādnes par horizontālo apvienošanās novērtēšanu saskaņā ar Padomes Regulu par uzņēmumu koncentrāciju kontroli, OV C 31, 5.2.2004., 5. lpp.

⁽³⁾ *Ryanair* jau izmeklēšanas 1. posmā 2006. gada 29. novembrī bija iesniedzis saistības ("sākotnējās 1. posma saistības"), kas pēc tam tika aizstātas ar pārskatītu saistību kopumu 2006. gada 14. decembrī ("grozītās 1. posma saistības").

- 4) "Tūlītējs pircējs". "Saistību vēstulē" Ryanair piedāvā arī "nepabeigt Aer Lingus iegādi", pirms tas nebūs atradis "pircēju", kas uzņemtos saistības aizņemt laika nišas [4–8] Dublinā bāzētajām lidmašīnām.
 - 5) Saistības attiecībā uz cenām un zīmoliem. Ryanair piedāvā nekavējoties samazināt Aer Lingus īso pārvadājumu cenas par vismaz 10 %, nekavējoties likvidēt tās piemaksas par degvielu, ko Aer Lingus piemēro garajiem pārvadājumiem, saglabāt Aer Lingus zīmolu un turpināt Ryanair un Aer Lingus atsevišķu darbību.
 - 6) "Lidojumu biežuma stabilitāte". Ryanair uzņemas saistības sešas Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) sezonas pēc apvienošanās pabeigšanas nepalielināt lidojumu biežumu nevienā no minētajiem maršrutiem salīdzinājumā ar pašreizējo Ryanair un Aer Lingus kopējo lidojumu biežumu, "ja kāds jaunienācējs sāktu darboties attiecīgajā maršrutā". Tāpat tas uzņemas saistības nesamazināt šo maršrutu biežumu, "ja vien maršruts nav vai nekļūst neienesīgs".
46. Lēmumā secināts, ka ierosinātās saistības noteikti neatrisinātu konstatētās konkurences problēmas, un tādējādi nav pietiekamas, lai novērstu būtiskos efektīvas konkurences traucējumus gan formālu, gan materiālu iemeslu dēļ. Lēmumā ir izvirzīti šādi argumenti.
- Ir apšaubāms, vai laika nišu kompensācija ir piemērots līdzeklis šim darījumam. Aer Lingus un Ryanair ir zema servisa aviosabiedrības, kas veic lidojumus uz sekundāras nozīmes lidostām un bieži uz citām nepārslogotām lidostām. Lidostu pārslogojums nav galvenais iemesls, kāpēc citas aviosabiedrības neienāk Īrijas tirgū, un laika nišu kompensācija nav risinājums citiem konstatētajiem šķēršļiem iekļūšanai tirgū. Aer Lingus pašlaik ir vienīgā aviosabiedrība, kas rada nozīmīgu konkurenci Ryanair Īrijas maršrutos, un citi konkurenti ir apstiprinājuši, ka nevēlas konkurēt ar diviem labi zināmiem zīmoliem un konkurentu ar ļoti agresīvu cenu politiku.
 - Piedāvātie laika nišu kompensācijas līdzekļi, visticamāk, neizraisīs jaunu konkurentu būtisku pieplūdumu maršrutos, kas savstarpēji pārklājas. Tā kā šie līdzekļi tikai atvieglo iekļūšanu tirgū (bet neparedz atteikšanos no uzņēmējdarbības), jāpastāv kādai varbūtībai, ka jaunu konkurentu ienākšana tirgū notiks. Tomēr tirgus izpēte neliecina, ka tirgū atradīsies kāds jaunienācējs, izņemot dažus atsevišķus maršrutus (konkrēti, maršrutā Dublina-Londona/Hitrova).
 - Neskaidri un pretrunīgi noteikumi. Pašreizējo ierosināto saistību saturs nav skaidrs, jo tajās ir vairākas pretrunas un neskaidri vai pārprotami formulējumi, kas rada jautājumu par pašu saistību pamatotību, tāpēc ir apšaubāms, vai saistības vispār būtu ieviešamas un izpildāmas.
 - Saistību apjoms nav pietiekams. Pat ja kompensācijas līdzekļi rosinātu jaunu konkurentu ienākšanu tirgū, šo jaunienācēju apjoms būtu pārāk mazs, lai atjaunotu pušu savstarpējo konkurenci. Tirgus izpēte apstiprināja, ka ar laika nišām [4–8] lidmašīnām (vai [6–10] lidmašīnām, ņemot vērā Londonu) nepietiktu, lai aizstātu konkurences spiedienu, ko pašlaik rada Aer Lingus. Aer Lingus un Ryanair pašlaik izmanto attiecīgi 22 un 19 lidmašīnas. Lai gan Aer Lingus ar savām 22 lidmašīnām apkalpo ne tikai maršrutus, kas savstarpēji pārklājas, izpētē apstiprinājās, ka ar [4–8] vai [6–10] lidmašīnām nepietiktu, lai apkalpotu visus pārklājošos maršrutus no Dublīnas un uz to.
 - Ryanair piedāvājumā nav minētas laika nišas nozīmīgās galamērķa lidostās.
 - Saistības nenodrošina nevienas tādas sabiedrības ienākšanu tirgū, kuras uzņēmējdarbības modelis varētu aizstāt apvienošanās rezultātā likvidēto konkurenci.
 - Turklāt ir nopietnas juridiski pamatotas šaubas, vai Ryanair varētu likumīgi atteikties no Aer Lingus laika nišām Hitrovā, jo aviosabiedrības statūtos ir paredzētas veto tiesības Īrijas valdībai, kas varētu aizliegt veikt laika nišu nodošanu.
 - Attiecībā uz Ryanair piedāvātajām dažādām saistībām attiecībā uz rīcību (Aer Lingus cenu pazemināšana par 10 %, piemaksu atcelšana par degvielu, lidojumu biežuma stabilitāte, atsevišķu zīmolu saglabāšana) lēmumā norādīts, ka tās tieši nerisina nevienu no konstatētajām konkurences problēmām. Bez tam tās izvirza vairākus jautājumus par uzraudzību un izpildāmību. Tāpat tās satur elementus, kas varētu samazināt, nevis pastiprināt konkurenci.

47. Pēc rezultātu pārskatīšanas sanāksmes un tai sekojošām papildu apspriedēm *Ryanair* 2007. gada 1. jūnijā iesniedza pārskatītu saistību kopuma projektu. Šis teksts bija iesniegts tikai projekta formā bez paraksta, un tas neatbilda noteiktajām formas prasībām. Tādējādi *Ryanair* formāli nav iesniedzis jaunas saistības, un Komisijas pienākums nebija iekļaut to vērtējumu lēmumā. Bez tam saistību iesniegšanas termiņš saskaņā ar Apvienošanās regulas īstenošanas regulu bija beidzies 2007. gada 3. maijā. Lai gan Komisija atsevišķos gadījumos var pieņemt izmaiņas iesniegtajos kompensācijas līdzekļos arī tad, kad vairs nav iespējams veikt jaunu tirgus izpēti, šīm saistībām jāpiedāvā skaidri redzami risinājumi visām konstatētajām konkurences problēmām.
48. Pat ja grozīto saistību projekts formāli skaitītos iesniegts, tas noteikti nebūtu bijis pietiekams, lai atrisinātu visus iepriekšējā saistību kopumā konstatētos trūkumus. Grozīto saistību projekts joprojām bija balstīts uz laika nišu pārvietošanu (t. i., dodot pieeju lidostas infrastruktūrai) un nepiedāvāja jaunus elementus, kas risinātu citus konstatētos šķēršļus iekļūšanai tirgū un tādējādi dotu iespēju Komisijai pārvērtēt tirgus izpētes negatīvos rezultātus attiecībā uz jaunu konkurentu faktisko ienākšanu tirgū. Turklāt garantēta jauna konkurenta ienākšanas tirgū apjoms joprojām nebija pietiekams, jo saistībās bija paredzēts tikai tūlītējs jaunienācējs ar [6–10] lidmašīnām. Projekts tāpat neparedz laika nišu pārvietošanu visās attiecīgajās galamērķa lidostās, jo īpaši pārslogotajās lidostās. Citas neatrisinātās problēmas bija galvenokārt juridiska rakstura šaubas attiecībā uz laika nišām Londonas Hitrovas lidostā un nenoteiktie kritēriji tūlītējam pircējam.

VIII. SECINĀJUMS

49. Lēmumā secināts, ka minētā koncentrācija ievērojami traucētu efektīvu konkurenci kopējā tirgū vai tā ievērojamā daļā Apvienošanās regulas 2. panta 3. punkta nozīmē, jo tās rezultātā *Ryanair* un *Aer Lingus* rastos dominējošs stāvoklis 35 maršrutos no Dublīnas, Šenonas, Korkas un uz tām un nostiprinātu vai izveidotu dominējošu stāvokli 15 citos maršrutos no Dublīnas un Korkas un uz tām. Tādējādi lēmumā atzīts, ka koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību saskaņā ar Apvienošanās regulas 8. panta 3. punktu un EEZ līguma 57. pantu.
-