

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (*TREŠĀ PALĀTA*)

2010. gada 6. jūlijs\*

Lieta T-342/07

**Ryanair Holdings plc**, Dublina (Īrija), ko pārstāv Dž. Svifts [*J. Swift*], QC, V. Pauers [*V. Power*], A. Makārtijs [*A. McCarthy*] un D. Halls [*D. Hull*], solīcitors, un G. Berišs [*G. Berrisch*], advokāts,

prasītāja,

pret

**Eiropas Komisiju**, ko pārstāv K. Lūiss [*X. Lewis*] un S. Noe [*S. Noë*], pārstāvji,

atbildētāja,

\* Tiesvedības valoda – angļu.

ko atbalsta

*Aer Lingus Group plc*, Dublinā, ko sākotnēji pārstāvēja A. Bērnsaids [*A. Burnside*], *solicitor*, B. van de Valle de Gelke [*B. van de Walle de Ghelcke*] un T. Snelss [*T. Snelss*], advokāti, pēc tam — A. Bērnsaids un B. van de Valle de Gelke,

un

**Īrija**, ko pārstāv D. O'Hagans [*D. O'Hagan*] un Dž. Batimors [*J. Buttimore*], pārstāvji, kuriem palīdz M. Kašs [*M. Cush*], D. Barnivils [*D. Barniville*] un N. Traversss [*N. Travers*], advokāti,

personas, kas iestājušās lietā,

par prasību atcelt Komisijas 2007. gada 27. jūnija Lēmumu C(2007) 3104, ar ko koncentrāciju atzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu un ar EEZ līgumu (Lieta COMP/M.4439 — *Ryanair/Aer Lingus*).

VISPĀRĒJĀ TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs J. Azizi [*J. Azizi*], tiesneši E. Kremona [*E. Cremona*] un S. Frimods Nilsens [*S. Frimodt Nielsen*] (referents),

sekretāre K. Kanca [*C. Kantza*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2009. gada 6. jūlija tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

### Tiesvedības rašanās fakti

#### A — *Lietas dalībnieki*

- <sup>1</sup> *Ryanair Holdings plc* (turpmāk tekstā — “prasītāja” vai “*Ryanair*”) ir biržā kotēta sabiedrība, kurai 2006. gadā piederēja 120 lidmašīnu liela flote (neskaitot 161 lidmašīnu,

kas bija pasūtītas un piegādājamās nākamajos sešos gados). Ar šīm lidmašīnām attiecīgajā laikā tika nodrošināti regulāri lidojumi uz vairāk nekā 400 galamērķiem 40 valstīs, tostarp lidojumi 75 maršrutos starp Īriju (ar izlidošanu galvenokārt no Dublīnas lidostas, kā arī no Šenonas [*Shannon*], Korkas [*Cork*], Kerijas [*Kerry*] un Nokas [*Knock*] lidostām) un citām Eiropas valstīm.

- 2 *Aer Lingus Group plc* ir atbilstoši Īrijas tiesībām dibināta akciju sabiedrība. Pēc tam, kad Īrijas valdība 2006. gadā to nodeva privatizācijai, valsts paturēja savā īpašumā 25,35% no kapitāla daļām, un 2006. gada 2. oktobrī *Aer Lingus Group* akcijas tika kotētas biržā. *Aer Lingus Group* ir *Aer Lingus Ltd* (turpmāk tekstā abas kopā — “*Aer Lingus*”), kas ir Īrijā bāzēta aviosabiedrība, kura nodrošina regulārus lidojumus no Dublīnas, Korkas un Šenonas lidostas un uz tām, holdinga sabiedrība. 2006. gadā *Aer Lingus* nodrošināja maza attāluma pārvadājumu tīklu ar 70 maršrutiem, kas savienoja Īriju ar Apvienoto Karalisti un pārējām dalībvalstīm, izmantojot 28 lidmašīnu lielu floti (kas no 2007. gada beigām bija jāpalielina līdz 32 lidaparātiem). Sabiedrībai piederošā septiņu liela attāluma pārvadājumu lidmašīnu flote (kurai no 2007. gada beigām bija jābūt deviņu lidmašīnu lielai) tai ļāva nodrošināt lidojumus vairākos maršrutos ar galamērķiem ASV un Dubajā.

## B — Administratīvais process

- 3 2006. gada 5. oktobrī *Ryanair* paziņoja par savu nodomu izteikt publisku piedāvājumu (PP) attiecībā uz visa *Aer Lingus Group* kapitāla iegādi. Šis PP tika izteikts 2006. gada 23. oktobrī.
- 4 Par koncentrāciju Eiropas Kopienu Komisijai tika paziņots 2006. gada 30. oktobrī.

- 5 Savā 2006. gada 20. decembra lēmumā Komisija atzina, ka ir pamatotas šaubas par koncentrācijas saderību ar kopējo tirgu, un nolēma uzsākt padziļinātas pārbaudes procedūru saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulas (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (OV L 24, 1. lpp.; turpmāk tekstā — “Regula par koncentrāciju”) 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu.
- 6 2007. gada 27. martā *Ryanair* tika nosūtīts paziņojums par iebildumiem saskaņā ar Regulas par koncentrāciju 18. pantu. *Ryanair* uz šo paziņojumu par iebildumiem atbildēja 2007. gada 17. aprīlī.
- 7 Savā 2007. gada 27. jūnija Lēmumā C(2007) 3104 Komisija paziņoja, ka paziņotā koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu (Lieta COMP/M.4439 — *Ryanair/Aer Lingus*) (turpmāk tekstā — “apstrīdētais lēmums”).

### C — Apstrīdētā lēmuma saturs

- 8 Atgādinājusi, ka paziņotais darījums ir uzskatāms par Kopienas mēroga koncentrāciju (apstrīdētā lēmuma 3. un 4. punkts), Komisija izklāstīja izpētē izmantotos izmeklēšanas līdzekļus (apstrīdētā lēmuma 5. punkts). Komisija atgādināja, ka šajā izpētē atbilstoši Regulas par koncentrāciju 11. pantam bija nepieciešams nosūtīt vairākus informācijas pieprasījumus, it īpaši citām aviosabiedrībām, kas veic regulārus lidojumus, čartera sabiedrībām, lidostām un uzņēmuma klientiem, kā arī sazināties ar iestādēm, kas atbildīgas par laika nišu koordinēšanu, ar civilās aviācijas iestādēm un ar pārvadājumu jomas iestādēm. Komisija veica arī cenu korelācijas analīzi, lai noteiktu attiecīgos tirgus (apstrīdētā lēmuma 6.3. punkts un III pielikums), kā arī norikvoja

neatkarīgu konsultantu veikt aptauju Dublinas lidostas klientu vidū (apstrīdētā lēmuma 7.3.5. punkts un I un II pielikums). Tā arī pārbaudīja *Ryanair* un *Aer Lingus* iesniegtos ekonometriskos novērojumus un veica divus regresijas analīžu kopumus, lai empīriskā ceļā pārbaudītu koncentrācijas iespējamās sekas (apstrīdētā lēmuma 7.4.3. punkts un IV pielikums).

## 1. Attiecīgie tirgi

- 9 Saistībā ar attiecīgo tirgu noteikšanu (apstrīdētā lēmuma 6. punkts) Komisija norādīja, ka gan *Ryanair*, gan *Aer Lingus* nodrošina regulārus pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus Eiropā. Atbilstoši ierastajai praksei Komisija galvenokārt pārbaudīja aizstājamību no pieprasījuma viedokļa. Tā noteica tirgus, izmantojot “sākumpunktagalamērķa” pieeju, kuru dēvē par “O & D pieeju” un saskaņā ar kuru katru maršrutu starp sākumpunktu un galamērķi uzskata par atsevišķu tirgu. Lai noteiktu, vai kāds konkrētais O & D pāris ir attiecīgais tirgus, Komisija pārbaudīja dažādas patērētāju rīcībā esošās iespējas ceļot starp šiem abiem punktiem. Tā arī pārbaudīja, vai lidojumi no Dublinas (vai arī no Šenonas, vai no Korkas, kas ir abas pārējās Īrijas lidostas, kuras izmanto koncentrācijā iesaistītās puses) uz divām (vai vairāk) lidostām, kas apkalpo vienu pilsētu, ir aizstājami (apstrīdētā lēmuma 6.3. punkts). Ņemot vērā *Ryanair* un *Aer Lingus* piedāvātos pakalpojumus, Komisija secināja, ka plānotais darījums novestu pie horizontāliem pārklājumiem 35 pilsētu pāros, kas veido attiecīgos tirgus (apstrīdētā lēmuma 333. apsvēruma), un ka tas var radīt satraukumu attiecībā uz lielu

skaitu tādu pilsētu pāru, kuri veido attiecīgos tirgus un kuros darbojas tikai viena no koncentrācijā iesaistītajām pusēm (apstrīdētā lēmuma 334. apsvērums).

## 2. Vērtējums par koncentrācijas ietekmi uz konkurenci

- 10 Vērtējot koncentrācijas ietekmi, Komisija izmantoja analīzes sistēmu, kas noteikta tās Pamatnostādnēs par horizontālo apvienošanos [horizontālās koncentrācijas] novērtēšanu saskaņā ar Padomes Regulu par koncentrāciju (OV 2004, C 31, 5. lpp.; turpmāk tekstā — “pamatnostādnes”).
- 11 Pirmkārt, Komisija analizēja *Ryanair* un *Aer Lingus* tirgus daļas 35 maršrutos, kuros viņu pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Tā secināja, ka koncentrācija radīs monopolu 22 maršrutos un 13 citos maršrutos radīs ļoti nozīmīgas tirgus daļas (apstrīdētā lēmuma 7.2. punkts). Komisija arī uzskatīja, ka abas sabiedrības ir “sīvākie konkurenti” visos attiecīgajos maršrutos (apstrīdētā lēmuma 7.3. punkts) un ka, pretēji *Ryanair* apgalvojumiem, tās pašlaik konkurē savā starpā (apstrīdētā lēmuma 7.4. punkts). Pēc tam Komisija pārbaudīja koncentrācijas ietekmi uz tirgiem, kuros *Ryanair* un *Aer Lingus* ir faktiski vai potenciāli konkurenti, un secināja, ka koncentrācija novērsīs pastāvošo konkurenci 35 maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, kā arī potenciālo konkurenci 15 maršrutos, kuros pakalpojumi nepārklājas (apstrīdētā lēmuma 7.5. un 7.6. punkts).

- 12 Otrkārt, Komisija norādīja, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* "dalītajiem klientiem" nav "kompensējošas pirk spējas" un tiem ir ierobežotas spējas vai pat tie pilnīgi nespēj mainīt piegādātāju (apstrīdētā lēmuma 7.7. punkts).
- 13 Treškārt, Komisija pārbaudīja, vai jaunu konkurentu iekļūšana tirgū vai esošo konkurentu darbības paplašināšana var novērst koncentrācijas ietekmi, kas vērsta pret konkurenci, un secināja, ka tas tā nav (apstrīdētā lēmuma 7.8. punkts).
- 14 Ceturtkārt, Komisija veica individuālu izvērtēšanu visos 35 maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Tā secināja, ka koncentrācija būtiski kaitētu efektīvai konkurencei, jo tās rezultātā rastos dominējošs stāvoklis ikvienā no šiem maršrutiem (apstrīdētā lēmuma 7.9. punkts).
- 15 Piektkārt, Komisija pārbaudīja, vai *Ryanair* norādītais efektivitātes pieaugums ir pietiekams, lai neitralizētu koncentrācijas negatīvo ietekmi uz konkurenci. Komisija secināja, ka tas tā nav tāpēc, ka šis efektivitātes pieaugums nav pārbaudāms, nav saistīts ar koncentrāciju un nevar radīt priekšrocības patērētājiem (apstrīdētā lēmuma 7.10. punkts).

### 3. Saistību novērtējums

- 16 Komisija pārbaudīja arī administratīvajā procesā *Ryanair* piedāvātās saistības. Tā uzskatīja, ka šīs saistības nav pietiekami skaidras, lai tās varētu īstenot, un ka jebkurā gadījumā tās nav tādas, kas varētu likvidēt atklātās konkurences problēmas (apstrīdētā lēmuma 8. punkts).
- 17 Noslēgumā Komisija uzskatīja, ka koncentrācijas īstenošana būtiski kaitētu efektīvai konkurencei, it īpaši tāpēc, ka, pirmkārt, tās rezultātā rastos dominējošs stāvoklis 35 maršrutos no Dublinas, Šenonas un Korkas un uz tām un, otrkārt, rastos vai nostiprinātos dominējošs stāvoklis 15 maršrutos no Dublinas un Korkas un uz tām. Tāpēc Komisija atzina, ka koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu (apstrīdētā lēmuma 9. punkts un rezolutīvā daļa).

### Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

- 18 Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas [tagad — Vispārējā tiesa] kancelejā iesniegts 2007. gada 10. septembrī, prasītāja cēla prasību atcelt apstrīdēto lēmumu.
- 19 Ar 2008. gada 12. februāra rīkojumu Pirmās instances tiesas trešās palātas priekšsēdētājs atļāva Īrijai un Aer Lingus Group iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

20 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Pirmās instances tiesa (trešā palāta) nolēma uzsākt mutvārdu procesu.

21 Tika uzklausti lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un to atbildes uz jautājumiem, ko Pirmās instances tiesa uzdeva 2009. gada 6. jūlija tiesas sēdē.

22 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— atcelt apstrīdēto lēmumu;

— piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;

— piespriest Īrijai un *Aer Lingus Group* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, kas radušies, tām iestājoties lietā.

23 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— prasību noraidīt;

— piespriest prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

<sup>24</sup> *Aer Lingus Group* prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— prasību noraidīt;

— piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

<sup>25</sup> Īrijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— prasību noraidīt;

— piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

### **Juridiskais pamatojums**

<sup>26</sup> Lai kādu koncentrāciju atzītu par nesaderīgu ar kopējo tirgu, Komisijai saskaņā ar Regulas par koncentrāciju 2. panta 3. punktu ir jāpierāda, ka paziņotās koncentrācijas īstenošana būtiski kaitētu efektīvai konkurencei kopējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā, it īpaši tāpēc, ka tās rezultātā rastos vai nostiprinātos dominējošs stāvoklis.

- 27 Šāds lēmums, kas pieņemts atbilstoši Regulas par koncentrāciju 8. panta 3. punktam, ir pamatots ar Komisijas veiktas uz nākotni vērstas analīzes rezultātiem. Šo uz nākotni vērsto analīzi veido vērtējums, kādā veidā paziņotā koncentrācija var grozīt faktoros, kas nosaka konkurences stāvokli attiecīgajā tirgū, lai pārbaudītu, vai tā radīs būtisku šķērsli efektīvai konkurencei. Šādu analīzi ir jāparedz dažādas cēloņsakarības, lai apstiprinātu tās, kuru iespējamība ir vislielākā (attiecībā uz Padomes 1989. gada 21. decembra Regulu (EEK) Nr. 4064/89 par uzņēmumu koncentrācijas kontroli (labojums — OV 1990, L 257, 13. lpp.), kas grozīta ar Padomes 1997. gada 30. jūnija Regulu (EK) Nr. 1310/97 (OV L 180, 1. lpp.) (turpmāk tekstā — “iepriekšējā regula par koncentrāciju”), skat. Tiesas 2005. gada 15. februāra spriedumu lietā *C-12/03 P Komisija/Tetra Laval*, Krājums, I-987. lpp., 43. punkts).
- 28 Pieņemot, ka koncentrācijā iesaistītās puses administratīvajā procesā ir likumīgi piedāvājušas saistības, lai iegūtu lēmumu par saderību ar kopējo tirgu, Komisijai ir pienākums pārbaudīt koncentrāciju, kas grozīta ar šīm saistībām. Komisijai tādā gadījumā ir jāpierāda, ka šo saistību rezultātā koncentrācija, kurā ar tām izdarītas izmaiņas, nav uzskatāma par saderīgu ar kopējo tirgu (šajā ziņā attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. Pirmās instances tiesas 2005. gada 21. septembra spriedumu lietā *T-87/05 EDP/Komisija*, Krājums, II-3745. lpp., 63.–65. punkts).
- 29 Turklāt Tiesa ir norādījusi, ka regulas pamata noteikumi, un it īpaši tās 2. pants, piešķir Komisijai noteiktu diskrecionāru varu, it īpaši attiecībā uz ekonomiska rakstura izvērtējumu, un ka tā rezultātā tiesas kontrole pār to, kā tiek izmantota šāda vara, kas ir ļoti svarīga noteikumu definēšanai koncentrācijas jomā, ir jāveic, ņemot vērā diskrecionāro varu, kas ir pamatā ekonomiska rakstura noteikumiem, kuri ir koncentrācijas sistēmas daļa (attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. Tiesas 1998. gada 31. marta spriedumu apvienotajās lietās *C-68/94* un *C-30/95 Francija u.c./*

Komisija, saukts “Kali & Salz”, *Recueil*, I-1375. lpp., 223. un 224. punkts, un iepriekš 27. punktā minēto spriedumu lietā Komisija/*Tetra Laval*, 38. punkts).

- 30 Kaut arī Eiropas Savienības tiesa atzīst Komisijai piešķirto diskrecionāro varu ekonomikas jomā, tas tomēr nenozīmē, ka tai ir jāatturas no Komisijas veiktās ekonomiska rakstura datu interpretācijas kontroles. Savienības tiesai it īpaši ir jāpārbauda ne vien minēto pierādījumu materiālā precizitāte, ticamība un konsekvence, bet arī jākontrolē, vai šie pierādījumi izveido visu atbilstošo datu kopumu, kas ir jāņem vērā, lai izvērtētu sarežģītu situāciju, un tas, vai šo pierādījumu raksturs ļauj pamatot no tiem izdarītos secinājumus (attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. iepriekš 27. punktā minēto Tiesas spriedumu lietā Komisija/*Tetra Laval*, 39. punkts, un Tiesas 2008. gada 10. jūlija spriedumu lietā C-413/06 P *Bertelsmann* un *Sony Corporation of America/Impala*, Krājums, I-4951. lpp., 69. punkts).
- 31 Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru gadījumos, kad Savienības iestādēm ir rīcības brīvība, Savienības tiesību sistēmā nodrošināto garantiju ievērošanai administratīvajos procesos ir vēl jo lielāka nozīme. Šo garantiju starpā ir it īpaši Komisijas pienākums rūpīgi un objektīvi izvērtēt visus attiecīgajā lietā būtiskos faktoros, ieinteresēto personu tiesības darīt zināmu savu viedokli, kā arī tiesības uz pietiekamu lēmuma pamatojumu (Tiesas 1991. gada 21. novembra spriedums lietā C-269/90 *Technische Universität München*, *Recueil*, I-5469. lpp., 14. punkts, un Pirmās instances tiesas 2009. gada 7. maija spriedums lietā T-151/05 *NVV* u.c./Komisija, Krājums, II-1219. lpp., 163. punkts).
- 32 Lietas dalībnieku argumenti ir jāvērtē, ņemot vērā šos principus, kas attiecas uz likumības pārbaudi koncentrācijas jomā.

- 33 Prasītāja savas prasības pamatojumam min piecus pamatus. Pirmais pamats izriet no acīmredzamām kļūdām *Ryanair* un *Aer Lingus* konkurences attiecību novērtējumā, otrais pamats izriet no acīmredzamām kļūdām, novērtējot šķēršļus iekļūšanai tirgū, trešais pamats izriet no acīmredzamām kļūdām vērtējumā, kas pieļautas analizē, kura veikta katram maršrutam atsevišķi (turpmāk tekstā — “analīze pa maršrutiem”), ceturtais pamats izriet no acīmredzamām kļūdām vērtējumā, kas pieļautas, pārbaudot efektivitātes pieaugumu, kas gūts koncentrācijas rezultātā, un piektais pamats izriet no acīmredzamām kļūdām vērtējumā, analizējot *Ryanair* piedāvātās saistības (skat. šī sprieduma 11. un 13.–16. punktu).
- 34 Attiecīgo tirgu noteikšanu un klientu reakcijas analīzi pašu par sevi prasītāja nav apstrīdējusi (skat. šī sprieduma 9. un 12. punktu).

*A — Par pirmo pamatu, kas saistīts ar Ryanair un Aer Lingus konkurences attiecību novērtēšanu*

- 35 Apstrīdētajā lēmumā Komisijas veiktā analīze, kas ir atbilstīga šī pamata novērtēšanai, ir saistīta ar šādiem posmiem: pirmkārt, secinājumu, ka koncentrācija radītu ļoti lielas tirgus daļas nozīmīgā daļā maršrutu (apstrīdētā lēmuma 7.2. punkts); otrkārt, secinājumu, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir “sīvākie konkurenti” visos šajos maršrutos (apstrīdētā lēmuma 7.3. punkts); treškārt, *Ryanair* un *Aer Lingus* esošās konkurences analīzi (apstrīdētā lēmuma 7.4. punkts) un, ceturtkārt, koncentrācijas ietekmi uz esošo konkurenci starp *Ryanair* un *Aer Lingus* un negatīvajām sekām, kādas tā atstātu uz klientiem (apstrīdētā lēmuma 7.5. un 7.6. punkts). Veicot šo analīzi, Komisija atbildēja uz *Ryanair* argumentu par piedāvāto pakalpojumu atšķirībām, salīdzinot *Ryanair*

zemo cenu un minimāla servisa piedāvājumu un *Aer Lingus* vidēja servisa piedāvājumu (apstrīdētā lēmuma 7.3. punkts).

- <sup>36</sup> Prasītāja būtībā kritizē šo apstrīdētā lēmuma aspektu, norādot, ka Komisija ir pārāk augstu novērtējusi koncentrācijā iesaistītajām pusēm piederošo ļoti lielo tirgus daļu nozīmi un ka tā nav sniegusi pierādījumus, kas pietiekami parādītu, ka, neraugoties uz *Aer Lingus* un prasītājas atšķirībām, abas sabiedrības viena otrai radītu tik lielu konkurences spiedienu ar tik nelielu iespējamību iekļūt attiecīgajos tirgos, ka koncentrācija būtiski kaitētu efektīvai konkurencei šajos tirgos.
- <sup>37</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apgalvo, ka tirgus daļas ir “galvenie noderīgie norādījumi”, kurus apstiprina citas norādes un no kuriem izriet, ka *Aer Lingus* ir *Ryanair* sivākais konkurents maršrutos, kuros to pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Tādējādi koncentrācijas rezultātā beigtos esošais konkurences spiediens, ko *Aer Lingus* rada attiecībā uz *Ryanair*.
- <sup>38</sup> Vispārējai tiesai pēc kārtas ir jānovērtē lietas dalībnieku minētie argumenti saistībā ar “pārmērīgo nozīmi”, kāda piešķirta tirgus daļām; ar to, ka nav ņemtas vērā “būtiskās atšķirības”, kādas pastāv starp *Ryanair* un *Aer Lingus*; ar priekšrocību no konkurences viedokļa, ko rada bāzes atrašanās Dublinā; ar “pierādījumiem, kas nav tehniska rakstura pierādījumi”; ar Komisijas ekonometrisko analīzi; ar *Ryanair* iesniegtajiem ekonometriskajiem datiem; ar čartera sabiedrību radīto konkurences spiedienu; ar aptauju, kas veikta pasažieru vidū; ar aptauju, kas veikta klientuzņēmumu vidū, un ar negatīvo ietekmi uz patērētājiem.

## 1. Par “pārmērīgo nozīmi”, kāda piešķirta tirgus daļām

### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>39</sup> Prasītāja norāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija ir pamatojusies uz kļūdainu pieņēmumu, saskaņā ar kuru *Aer Lingus* un prasītāja ir identiskas aviosabiedrības, un tāpēc tā [šīm sabiedrībām piederošo] lielo tirgus daļu dēļ “automātiski” secinājusi, ka koncentrācijas rezultātā tiktu radīti būtiski šķēršļi efektīvai konkurencei. Kaut arī tirgus daļas ir jāņem vērā, vērtējot koncentrāciju no konkurences viedokļa, tās tomēr esot jāuzskata tikai par “izejas punktu”. Ja šīs tirgus daļas tiktu saistītas ar spēcīgu negatīvu pieņēmumu attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz konkurenci, tiktu pārkāpti noteikumi par pierādīšanas pienākumu. Katrā ziņā prasītāja šo pieņēmumu esot atspēkojusi, no tiesību viedokļa pietiekami pierādot, ka pastāv “fundamentālas atšķirības” starp abām sabiedrībām un maz šķēršļu iekļūšanai tirgū. *Ryanair* un *Aer Lingus* piedāvātie pakalpojumi esot “ļoti atšķirīgi” un attiecoties uz dažādām pasažieru kategorijām. Līdz ar to tirgus daļas pašas par sevi neļaujot noteikt, cik lielu konkurences ierobežojumu viena otrai rada koncentrācijā iesaistītās puses. Turklāt situācija, kurā kādā maršrutā darbojas tikai viena aviosabiedrība, neesot līdzvērtīga dominējošam stāvoklim, ņemot vērā, cik viegli ir iekļūt tirgū.

<sup>40</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, norāda, ka no apstrīdētā lēmuma izriet, ka tirgus daļas ir “galvenie noderīgie norādījumi”, kurus apstiprina citas norādes un no kuriem izriet, ka *Aer Lingus* ir *Ryanair* sīvākais konkurents šajā tiesvedībā aplūkojamajos maršrutos.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 41 No pastāvīgās judikatūras izriet, ka, lai arī tirgus daļu nozīme dažādu tirgu gadījumā var atšķirties, tomēr var pamatoti uzskatīt, ka ļoti lielas tirgus daļas pašas par sevi, izņemot ārkārtas apstākļus, ir pierādījums tam, ka pastāv dominējošs stāvoklis (attiecībā uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu skat. Tiesas 1979. gada 13. februāra spriedumu lietā 85/76 *Hoffmann-La Roche*/Komisija, *Recueil*, 461. lpp., 41. punkts, un attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. Pirmās instances tiesas 1999. gada 25. marta spriedumu lietā T-102/96, *Gencor*/Komisija, *Recueil*, II-753. lpp., 205. punkts, un 1999. gada 28. aprīļa spriedumu lietā T-221/95 *Endemol*/Komisija, *Recueil*, II-1299. lpp., 134. punkts). Tas var attiekties uz 50% lielām vai lielākām tirgus daļām (attiecībā uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu skat. Tiesas 1991. gada 3. jūlija spriedumu lietā C-62/86 *AKZO*/Komisija, *Recueil*, I-3359. lpp., 60. punkts, un attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. Pirmās instances tiesas 2005. gada 14. decembra spriedumu lietā T-210/01 *General Electric*/Komisija, Krājums, II-5575. lpp., 115. punkts).
- 42 Šajā gadījumā, pirmkārt, ir jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Komisijas veiktais koncentrācijas ietekmes uz konkurenci vērtējums nebija pamatots ar domu, ka būtu pieļaujams lielo tirgus daļu dēļ "automātiski" secināt, ka koncentrācija radīs būtisku šķērslī efektīvai konkurencei. Gluži pretēji, Komisija apstrīdētajā lēmumā skaidri norādīja, ka gan tirgus daļas, gan ar tām saistītais koncentrācijas limenis sniedz "galvenos noderīgos norādījumus" par tirgus struktūru un abu koncentrācijā iesaistīto pušu, kā arī viņu konkurentu konkurētspēju (skat. apstrīdētā lēmuma 348. apsvērumu un 364. zemsvītras piezīmi, kurā ir atsauce uz pamatnostādņu 14. punktu). Apstrīdētā lēmuma analīze arī ļauj secināt, ka Komisija ir rūpīgi veikusi konkurences apstākļu padziļinātu analīzi, ņemot vērā arī citus faktus, ne tikai tirgus daļas, t.i., it īpaši koncentrācijas ietekmi uz *Ryanair* un *Aer Lingus* konkurences attiecībām, klientu un konkurentu sagaidāmo reakciju un konkrēto situāciju katrā no maršrutiem, uz kuriem koncentrācija attiecas (skat. šī sprieduma 11.–14. punktu).

- 43 Tāpēc nevar apgalvot, ka apstrīdētais lēmums būtu balstīts uz secinājumiem, kas izriet tikai no tirgus daļām, kuras koncentrācijas īstenošanas gadījumā varētu piederēt kopumam *Ryanair-Aer Lingus* (turpmāk tekstā — “kopums *Ryanair-Aer Lingus*” vai “koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra”). Komisija vienlaikus pārbaudīja statistikas datus, kas raksturo situāciju tirgos, kurus koncentrācija noteiktā laikā ietekmētu, un dinamiskos datus, kas rāda šo tirgu iespējamo attīstību koncentrācijas īstenošanas gadījumā.
- 44 Šī pieeja atbilst analītiskajai pārbaudei, kas Komisijai jāveic, lai novērtētu koncentrācijas ietekmi, kura vērsta pret konkurenci, un kas izpaužas kā izvērtējums tam, kā paziņotā koncentrācija var grozīt faktorus, kuri nosaka konkurences stāvokli attiecīgajā tirgū, lai pārbaudītu, vai tā radīs būtisku šķērsli efektīvai konkurencei (skat. šī sprieduma 27. punktu).
- 45 Otrkārt, ir jāuzsver, ka Komisija savā izvērtējumā nevarēja neņemt vērā nozīmi, kas piešķirama šiem galvenajiem norādījumiem, kuri parādīja, ka paziņotās koncentrācijas īstenošana ļautu *Ryanair* iegūt ļoti lielas tirgus daļas.
- 46 Ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā noteica 35 maršrutus, kuros koncentrācijā iesaistīto pušu darbība savstarpēji pārklājas. Koncentrācija radītu monopola stāvokli 22 no šiem maršrutiem un radītu ļoti lielas [koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai piederošas] kopējās tirgus daļas, kas pārsniegtu 60%, pārējos 13 maršrutos (skat. apstrīdētā lēmuma 341. un 342. apsvērumu, it īpaši tabulu Nr. 2 un attiecīgās zemsvītras piezīmes). Turklāt maršrutos, kurus pašlaik apkalpo tikai *Ryanair* vai *Aer Lingus*, viena koncentrācijā iesaistītā puse ir otras ticamākā potenciālā konkurence. Līdz ar to ir jānorāda, ka no šiem secinājumiem izriet, ka koncentrācijas īstenošana radītu ļoti lielas [koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai piederošas] tirgus daļas ļoti daudzos maršrutos (apstrīdētā lēmuma 7.2. punkts).

- 47 Komisija apstrīdētajā lēmumā arī uzsvēra, ka pat tajos dažos maršrutos, kuros nerastos monopola stāvoklis un kuros apkalpo vēl daži citi konkurenti, piemēram, maršrutā Dublina–Londona, kurā *Ryanair* un *Aer Lingus* kopējā tirgus daļa ir no 70 līdz 80 % un kurā pakalpojumus piedāvā arī *British Midland Airways (bmi)*, *British Airways* un *CityJet*, *Herfindahl-Hirschmann* indekss, kuru konkurences iestādes parasti lieto, vērtējot koncentrācijas līmeni noteiktā tirgū, ņemot vērā katra šajā tirgū pārstāvētā uzņēmuma attiecīgo nozīmi, bija ļoti augsts (starp 6000 un 6500), tāpat kā šī līmeņa izmaiņas pirms un pēc koncentrācijas (delta ir robežās no 3000 līdz 3500). Tātad šī darījuma īstenošanas radītais koncentrācijas līmenis 35 maršrutos, kuros koncentrācijā iesaistīto pušu darbība savstarpēji pārklājas, būtu ļoti augsts (apstrīdētā lēmuma 342. apsvērumš).
- 48 Tādējādi sešpadsmit maršrutos kopuma *Ryanair-Aer Lingus* kopējā tirgus daļa sasniedzot 100 %. Tie ir maršruti Dublina–Berlīne, Dublina–Bilbao (Vitorija), Dublina–Birmingema, Dublina–Boloņa, Dublina–Brisele, Dublina–Edinburga, Dublina–Hamburga (Lībeka), Dublina–Marseļa, Dublina–Ņūkāsla, Dublina–Poznaņa, Dublina–Roma, Dublina–Seviļa, Dublina–Tulūza (Karkasona), Dublina–Venēcija, Šenona–Londona un Korķa–Londona.
- 49 Sešos citos maršrutos, proti, maršrutos Dublina–Alikante, Dublina–Faru, Dublina–Liona, Dublina–Milāna, Dublina–Zalcburga un Dublina–Tenerife, kopuma *Ryanair-Aer Lingus* kopējā tirgus daļa esot gandrīz 100 %, tomēr nesasniedzot šo līmeni čartera sabiedrību piedāvāto “tiro vietu” pārdošanas apjoma dēļ.
- 50 Vissvarīgākajā maršrutā, t.i., maršrutā Dublina–Londona, kurš viens pats sasniedz 30 % no ar lidmašīnu pārvadāto pasažieru starp Īriju un pārējām Savienības dalībvalstīm kopskaita, koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras tirgus daļa būtu no 70 līdz 80 %.

- 51 Arī citos maršrutos kopējā tirgus daļa esot ļoti liela. Piemēram, maršrutā Dublina-Mančestra šī tirgus daļa esot no 90 līdz 100%, jo vienīgais esošais konkurents ir Luxair, kas nodrošina lidojumus ar vienu lidmašīnu no Luksemburgas un uz to, apstājoties Mančestrā.
- 52 Ikvienam cilvēkam, kas vēlas doties uz kādu no minētajiem galamērķiem, ir izvēles iespēja, kuras plašumu ir viegli prima facie novērtēt gan pirms, gan pēc koncentrācijas īstenošanas. Ļoti daudzos gadījumos pēc tam, kad Ryanair būtu iegādājies Aer Lingus, šāds izvēles elements vienkārši pilnībā izzustu, jo kopuma Ryanair-Aer Lingus tirgus daļa sasniegtu 100% vai gandrīz 100%.
- 53 Ņemot vērā šos faktus, kurus pašus par sevi prasītāja nav apstrīdējusi, Komisija varēja pamatoti uzskatīt, ka darījuma rezultātā iegūtās ļoti lielās tirgus daļas un ar to saistītais koncentrācijas līmenis ir atbilstīgi rādītāji tās ietekmes tirgū noteikšanai, ko iegūtu kopums *Ryanair-Aer Lingus*.
- 54 Komisijai bija pienācīgi jāņem vērā šie fakti, kas ir pietiekami, lai ļautu uzskatīt, ka šīs ļoti lielās tirgus daļas pašas par sevi, izņemot ārkārtas apstākļus, ir pierādījums tam, ka pastāv dominējošs stāvoklis (skat. šī sprieduma 41. punktu).
- 55 Šādos apstākļos Komisijai nevar pārmest, ka tā nebūtu izpildījusi pierādīšanas pienākumu, ņemot vērā, ka no apstrīdētā lēmuma 7.2.2. punkta virsraksta izriet, ka "ļoti lielās tirgus daļas visos maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, pašas par sevi ir pierādījums dominējoša stāvokļa esamībai".

- 56 Ir jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, šī pierādījuma ietekme uz konkurences novērtējumu nepavisam netika uzskatīta par automātisku. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka šādu pierādījumu varētu noraidīt, ja šos “galvenos noderīgos norādījumus” par tirgus struktūru un abu koncentrācijā iesaistīto pušu, kā arī viņu konkurentu konkurētspēju atspēkotu citi lietas apstākļi. Tāpēc Komisija apstrīdētajā lēmumā skaidri izklāstīja savu rīcību šajā sakarā, norādot, ka tā “rūpīgi pārbaudīja, vai ir apstākļi, kas, neraugoties uz lielajām tirgus daļām, ļautu izslēgt dominējoša stāvokļa esamību šajā lietā” (apstrīdētā lēmuma 351. apsvērums). Šāda analīze attiecībā uz vispārīgi atbilstīgajiem apstākļiem tika veikta saistībā ar apstrīdētā lēmuma 7.3.–7.8. punktu, bet attiecībā uz analīzi pa maršrutiem — saistībā ar 7.9. punktu.
- 57 Tieši šādā aspektā ir jāskata argumenti, kurus prasītāja minējusi, lai atspēkotu nozīmi, kāda piešķirama tirgus daļām, kas piederot kopumam *Ryanair-Aer Lingus*.
- 58 Pirmkārt, attiecībā uz maršrutiem, kurus pašlaik apkalpo gan *Aer Lingus*, gan prasītāja, tā apgalvo, ka abu šo pāravadātāju piedāvātie pakalpojumi ir “ļoti atšķirīgi” un tāpēc attiecas uz atšķirīgām pasažieru kategorijām. Šajā sakarā ir jāatzīst, ka jautājums par pakalpojumu atšķirībām ir jāskata, ņemot vērā to lielāku vai mazāku aizstājamību no attiecīgo klientu viedokļa. Apstrīdētajā lēmumā Komisija noraidīja prasītājas nostāju šajā jautājumā (apstrīdētā lēmuma 7.3. punkts). Pēc Komisijas domām, arī pieņemot, ka šī nostāja ir pamatota, iespējamās atšķirības starp *Ryanair* un *Aer Lingus* piedāvājumiem nepētu novērst risku, ka abu šo pāravadātāju koncentrācija būtiski kaitētu efektīvai konkurencei koncentrācijas ietekmētajos tirgos. Prasītājas arguments par pakalpojumu diferenciaciju ir izskatīts turpmāk tekstā (skat. 61. un nākamās punktus).

- 59 Otrkārt, attiecībā uz maršrutiem, kurus pašlaik apkalpo tikai viena no šīm sabiedrībām, prasītāja apgalvo, ka šī vienas sabiedrības darbība nepiešķir dominējošu stāvokli tāpēc, ka ir viegli iekļūt šajā tirgū. Šis arguments attiecas uz jautājumu par iekļūšanu tirgū, un tas tiks skarts, analizējot otro pamatu, kurš attiecas uz šo problemātiku.
- 60 Tātad tikai tādā gadījumā, ja Vispārējā tiesa pieņems šos argumentus, varētu secināt, ka prasītāja pamatoti apstrīd nozīmi, kāda piešķirama tirgus daļām, kuras piederot koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai. Šajā analīzes stadijā Komisijai tomēr nevar pārnest, ka tā apstrīdētajā lēmumā ir ņēmusi vērā tirgus daļu lielumu un koncentrācijas pakāpes, kas saistītas ar dažādiem attiecīgajiem tirgiem.

## 2. *Par to, ka nav ņemtas vērā "būtiskās atšķirības", kādas pastāv starp Ryanair un Aer Lingus*

- 61 Prasītāja būtībā norāda, ka diferenciācijas dēļ starp tās pakalpojumiem un *Aer Lingus* pakalpojumiem šīs aviosabiedrības nekonkurē tik ļoti, lai to koncentrācija būtiski kaitētu konkurencei. Apstrīdētajā lēmumā Komisija neesot varējusi secināt pretējo, jo tā neesot pierādījusi, ka pastāv ciešas konkurences attiecības starp *Ryanair* un *Aer Lingus*.
- 62 Vispārējai tiesai viens pēc otra ir jāvērtē lietas dalībnieku argumenti, kas saistīti ar jēdziena "sīvākie konkurenti" izmantošanu un no tā "automātiski" izdarīto secinājumu, ka pastāv ievērojams konkurences spiediens, ar "būtiskajām atšķirībām" darbības

izmaksās, piemērotajās cenās un pakalpojumu līmenī, kā arī ar atšķirību starp galamērķa lidostām.

a) Par jēdziena “sīvākie konkurenti” izmantošanu un no tā “automātiski” izdarīto secinājumu, ka pastāv ievērojams konkurences spiediens

#### Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>63</sup> Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi “būtisku kļūdu”, uzskatot, ka tad, ja var pierādīt, ka *Aer Lingus* un prasītāja ir “sīvākie konkurenti”, no tā “automātiski” izriet, ka tās ir sīvi konkurenti, kas viens otram rada ievērojamu konkurences spiedienu, un nemaz nav nepieciešams izvērtēt, cik ciešas ir šīs konkurences attiecības. *Aer Lingus* pakalpojumu piedāvājums nav aizstājams ar *Ryanair* piedāvājumu, bet ir tuvāks pilna servisa pakalpojumiem, ko piedāvā tradicionālās aviosabiedrības. “Būtisko atšķirību” dēļ, kādas pastāv starp abām sabiedrībām, *Aer Lingus* var noteikt daudz augstākas cenas nekā *Ryanair*. Tāpēc būtu jāanalizē, cik ciešas ir *Ryanair* un *Aer Lingus* konkurences attiecības, lai noteiktu to ietekmi uz faktisko konkurenci. Pēc prasītājas domām, ja tās pakalpojumi būtiski atšķiras no *Aer Lingus* pakalpojumiem, tad tie nav uzskatāmi par “piemērotiem aizstājējiem”, tostarp situācijās, kurās šīs abas aviosabiedrības ir vienīgās, kas apkalpo konkrētu maršrutu. Citiem vārdiem sakot, attiecīgie pasažieri varētu izvēlēties drīzāk neceļot vispār, nekā izvēlēties otru aviosabiedrību.

- 64 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, norāda, ka apstrīdētajā lēmumā tā sīki izanalizēja abu aviosabiedrību konkurences attiecības, pirms tā no tiesību viedokļa pamatoti secināja, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir sīvi konkurenti, kas viens otram rada konkurences spiedienu, kurš [koncentrācijas] darījuma īstenošanas gadījumā izzustu.

### Vispārējās tiesas vērtējums

- 65 Pēc prasītājas domām, pieņemot, ka *Aer Lingus* un prasītāju var uzskatīt par “sīvākajiem konkurentiem” visos attiecīgajos maršrutos, ņemot vērā “būtiskās atšķirības”, kādas pastāv starp šīm sabiedrībām, Komisija tomēr nevar izmantot šo faktu un no tā “automātiski” secināt, ka sabiedrības viena otrai rada ievērojamu konkurences spiedienu, kas izbeigtos koncentrācijas rezultātā, neizvērtējot, cik ciešas ir šīs konkurences attiecības.
- 66 Pirms izskatīt argumentus, kas saistīti ar prasītājas norādītajām atšķirībām un to ietekmi uz konkurences attiecībām, kādas pastāv starp *Aer Lingus* un prasītāju (skat. tālāk 70. un nākamos punktus), vispirms ir jānorāda, ka analīze, ko Komisija veikusi apstrīdētajā lēmumā, nav tāda, kādu to apraksta prasītāja.
- 67 Šī analīze sastāv no diviem posmiem. Pirmkārt, Komisijas izdarītie secinājumi par *Ryanair* un *Aer Lingus* konkurences attiecībām ir pamatoti ar daudziem argumentiem (apstrīdētā lēmuma 7.3. un 7.4. punkts). Tajos Komisija ir sīki izskatījusi argumentus, ko *Ryanair* min šajā prasībā attiecībā uz pakalpojumu diferenciaciju. Otrkārt, pretēji

tam, ko apgalvo prasītāja, apstrīdētajā lēmumā veiktais vērtējums par darījuma ietekmi uz konkurenci nav veikts “automātiski”, pamatojot to tikai ar secinājumu, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir “sīvākie konkurenti”. Komisija apstrīdētajā lēmumā rūpīgi ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ koncentrācija būtiski kaitētu efektīvai konkurencei kopējā tirgū 35 maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, un 15 maršrutos, kurus apkalpo *Aer Lingus* un kuros pakalpojumi savstarpēji nepārklājas (apstrīdētā lēmuma 7.5., 7.6. un 7.9. punkts).

<sup>68</sup> Līdz ar to, tāpat kā attiecībā uz nozīmi, kāda piešķirama kopējām tirgus daļām (skat. šī sprieduma 58. punktu), tieši atbilde, kas sniegta uz prasītājas argumentiem par iespējamās pakalpojumu diferenciacijas ietekmi uz *Aer Lingus* un prasītājas konkurences attiecībām (skat. tālāk 70. un nākamos punktus), ļaus pamatot vai noraidīt secinājumus, ko Komisija izdarījusi, izvērtējot koncentrācijas ietekmi uz konkurenci.

<sup>69</sup> Katrā ziņā, tā kā *Ryanair* norādītā pakalpojumu diferenciacija apstrīdētajā lēmumā tika pārbaudīta, nevar uzskatīt, ka Komisija, konstatējusi, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir “sīvākie konkurenti” visos attiecīgajos maršrutos, šajā lietā būtu “automātiski” secinājuši, ka sabiedrības viena otrai rada ievērojamu konkurences spiedienu, kas izbeigtos koncentrācijas rezultātā, neizvērtējot, cik ciešas ir šīs konkurences attiecības.

b) Par “būtiskajām atšķirībām”, kas saistītas ar darbības izmaksām, piemērotajām cenām un pakalpojumu līmeni

### Lietas dalībnieku argumenti

70 Pirmkārt, prasītāja norāda, ka atšķirība starp tās darbības izmaksām un *Aer Lingus* darbības izmaksām atklāj, ka nav ievērojama konkurences spiediena starp šīm sabiedrībām. *Ryanair* zemākās izmaksas tai ļaujot noteikt daudz zemākas cenas nekā *Aer Lingus* cenas un līdz ar to apkalpot atsevišķu tirgus segmentu. Komisija neesot analizējusi šīs atšķirības ietekmi uz konkurenci. Turklāt, atzīstot, ka *Aer Lingus* darbības izmaksas atbilst citu zemo izmaksu pārvadātāju, tādu kā *easyJet* vai *Virgin Express*, izmaksām, Komisija no tā apstrīdētā lēmuma 7.3.3. punktā nevarēja secināt, ka *Aer Lingus* ir “viens no *Ryanair* sīvākajiem konkurentiem arī vienības izmaksu ziņā”. Šī jēdziena “sīvākie konkurenti” izmantošana izrietot no kļūdas analizē. Turklāt Komisija esot iekļāvusi *Aer Lingus* nodrošinātos liela attāluma lidojumus vidējo darbības izmaksu aprēķinā. Tā kā piedāvāto sēdvietu kilometru (turpmāk tekstā — “PSK”) izmaksas liela attāluma lidojumos ir būtiski zemākas nekā maza attāluma lidojumos, šo lidojumu iekļaušana izraisot *Aer Lingus* PSK izmaksu nozīmīgu samazināšanos, lai veiktu salīdzinājumu ar zemo izmaksu pārvadātājiem, kuri veic lidojumus tikai maza attāluma maršrutos. Turklāt, ja jau saskaņā ar to, ko apgalvo Komisija, *Aer Lingus* vidējās izmaksas ir līdzīgas zemo izmaksu pārvadātāju izmaksām un tikai apmēram par 50 % augstākas nekā *Ryanair* izmaksas, tad *Aer Lingus* spētu gūt ievērojami lielāku peļņu nekā *Ryanair*, jo tās vidējā cena ir vairāk nekā par 100 % augstāka nekā *Ryanair* vidējā cena. Patiesībā *Ryanair* esot daudz rentablāka nekā *Aer Lingus*.

71 Otrkārt, prasītāja uzsver atšķirību starp tās noteiktajām cenām un *Aer Lingus* noteiktajām cenām. Šī atšķirība, kas izriet no darbības izmaksu atšķirības, parādot “augstu diferenciācijas pakāpi”. Komisija esot kļūdušies, apstrīdētā lēmuma 371. apsvērumā uzskatot, ka EUR 30 liela cenas atšķirība nav nozīmīga, ņemot vērā, ka *Ryanair* vidējā biļetes cena ir EUR 41. *Ryanair* zemākās cenas, kas mazākas nekā puse no *Aer Lingus* cenām, tai ļaujot piesaistīt klientus, kuri gadījumā, ja šādu samērīgu cenu nebūtu, neceļotu ar lidmašīnu. Komisijai no šī fakta vajadzējis secināt, ka *Aer Lingus* nerada *Ryanair* nekādu konkurences spiedienu. Apstrīdētā lēmuma 413. apsvērumā atzīstot, ka *Ryanair* cenas vidēji ir zemākas nekā *Aer Lingus* cenas, Komisijai bijis jāsecina, ka abas sabiedrības vērsas pie diviem pilnīgi atšķirīgiem tirgus segmentiem. Turklāt *Ryanair* un *Aer Lingus* strādājot saskaņā ar ļoti dažādiem ekonomiskajiem modeļiem. Protams, *Aer Lingus* esot attālinājusies no tradicionālas, nacionālas, pilna servisa aviosabiedrības ekonomiskā modeļa un ieguvusi dažas zemo cenu pārvaldītāju raksturiezīmes. Tomēr tā turpinot izmantojot lielākās lidostas un piedāvāt dažus pakalpojumus, kas tai ļauj noteikt saviem klientiem daudz augstākas cenas nekā *Ryanair* cenas. Tādējādi *Aer Lingus* klienti esot gatavi maksāt lielāku cenu salīdzinājumā ar tās zemo cenu konkurentu tarifiem, lai saņemtu pilnīgāku pakalpojumu piedāvājumu.

72 Treškārt, prasītāja norāda, ka no apstrīdētā lēmuma 367. apsvēruma izriet, ka prasītāja ir “minimāla servisa” aviosabiedrība, bet *Aer Lingus* — “vidēja servisa” aviosabiedrība un ka Komisija cenšas minimizēt šīs atšķirības ietekmi uz konkurences līmeni, kāds pastāv starp abām sabiedrībām. Komisija neesot analizējusi, cik lielā mērā šī atšķirība ir atbilstīga, un neesot sniegusi pārliecinošus pierādījumus tam, kāpēc šī nozīmīgā atšķirība nav atbilstīga, nosakot, vai pastāv būtisks šķērslis efektīvai konkurencei. Šādu pakalpojumu piedāvājuma diferenciāciju apliecinot *Aer Lingus* un Īrijas valdības

paziņojumi pirms PP, tātad pirms tam, kad minētā valdība un minētā sabiedrība “bija krasi mainījušas viedokli” un apgalvoja, ka *Aer Lingus* ir zemo izmaksu sabiedrība.

- 73 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

### Vispārējās tiesas vērtējums

- 74 Kaut arī apstrīdētajā lēmumā Komisija ir atzinusi, ka pastāv atšķirības starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, tā no šī fakta neizdara tādus pašus secinājumus kā prasītāja. Šīs atšķirības neliedza Komisijai uzskatīt, ka no visiem konkurentiem, kas apkalpo dažādos maršrūtus, kurus ietekmē koncentrācija, tieši *Aer Lingus* ir galvenais un sīvākais *Ryanair* konkurents.
- 75 Attiecībā uz *Aer Lingus* un *Ryanair* darbības izmaksu atšķirību *Ryanair* atkārtoti atsaucas uz savu analīzi, saskaņā ar kuru šī izmaksu atšķirība tai ļaujot apkalpot atsevišķu tirgus segmentu. Pēc prasītājas domām, Komisijai vajadzēja analizēt šīs atšķirības ietekmi uz *Aer Lingus* un prasītājas konkurences attiecībām.
- 76 Tomēr no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija ir atzinusi, ka *Ryanair* darbības izmaksas ir zemākas nekā *Aer Lingus* darbības izmaksas, vienlaikus norādot, ka salīdzinājumā ar pārējām aviosabiedrībām *Aer Lingus* izmaksas kopumā ir ļoti zemas un ierindo šo sabiedrību drīzāk starp zemo izmaksu pārvadātājiem nekā starp tiem

pāravadātājiem, kas darbojas tīklā (skat. apstrīdētā lēmuma 7.3.3. punktu, it īpaši tā 374. apsvērumu).

<sup>77</sup> Tādējādi Komisija apstrīdētajā lēmumā ir norādījusi iemeslus, kuru dēļ tā, ņemot vērā pieejamos datus, uzskatīja, ka, ja *Ryanair* PSK darbības izmaksas ir zemākas nekā EUR 0,04, *Aer Lingus* šis rādītājs sasniedz apmēram EUR 0,059. Komisija norādīja, ka *Ryanair* iebildums par to, ka šajā aprēķinā ir iekļauti arī *Aer Lingus* liela attāluma lidojumi, kuru PSK izmaksas kopumā ir zemākas, ir pamatots. Tomēr Komisija precizēja, ka 87% no *Aer Lingus* pasažieriem ceļo maza attāluma maršrutos un ka *Ryanair* minētais skaitlis apmēram EUR 0,08 par PSK nav pamatots (skat. apstrīdētā lēmuma 7.3.3. punktu, it īpaši tā 375. un 377. apsvērumu).

<sup>78</sup> Katrā ziņā no apstrīdētā lēmuma 375. apsvērumā sniegtā grafika Nr. 1 izriet, ka PSK darbības izmaksas pāravadātājam, kas darbojas tīklā (piemēram, *British Airways*, *Air France* vai *Lufthansa*), ir gandrīz EUR 0,12, bet *Virgin Express* vai *easyJet* PSK darbības izmaksas ir attiecīgi apmēram EUR 0,07 vai nedaudz vairāk nekā EUR 0,06. Komisijas un *Ryanair* noteiktā cenu amplitūda no EUR 0,059 līdz 0,08 par PSK tāpat ierindo *Aer Lingus* vienā grupā ar *Virgin Express* vai *easyJet*, jo šīs darbības izmaksas ir “zemākas” (apstrīdētā lēmuma 375. apsvēruma) vai “daudz zemākas” (apstrīdētā lēmuma 376. apsvēruma) nekā lielo sabiedrību, kas darbojas tīklā, izmaksas (starpība vismaz EUR 0,04 par PSK), lai arī tās ir “augstākas” vai “nepārprotami augstākas” par *Ryanair* izmaksām (starpība svārstās no apmēram EUR 0,02 līdz 0,04 par PSK).

- 79 Līdz ar to, ja pastāv darbības izmaksu atšķirība starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, kā Komisija to ir atzinusi apstrīdētajā lēmumā, tas tomēr nenozīmē, kā apgalvo prasītāja, ka Komisija nevarēja uzskatīt *Aer Lingus* un prasītāju par "sīvākajiem konkurentiem", jo *Aer Lingus* darbības izmaksas patiešām ir zemākas nekā sabiedrību, kas darbojas tīklā, izmaksas, un ne *Virgin Express*, ne *easyJet* nekonkurē ar *Ryanair* maršrutos no Īrijas, kuros abu sabiedrību pakalpojumi savstarpēji pārklājas (apstrīdētā lēmuma 376. apsvērums).
- 80 Apstrīdētajā lēmumā šis fakts ir pamatots arī ar secinājumu, saskaņā ar kuru *Aer Lingus* vienības izmaksu izmaiņas laika gaitā skaidri parāda tās "pakāpenisko pāreju" no tradicionālā ekonomiskā modeļa uz zemo izmaksu modeli (skat. apstrīdētā lēmuma 378. apsvērumu, it īpaši grafiku Nr. 2 par *Aer Lingus* darbības izmaksām laika posmā no 2001. līdz 2005. gadam).
- 81 Turklāt, ja, kā apgalvo prasītāja, zemās darbības izmaksas ietekmē uzņēmuma rentabilitāti (skat. šī sprieduma 70. punktu), tas tomēr neļauj secināt, ka prasītājas piedāvātie pakalpojumi nekonkurē ar *Aer Lingus* pakalpojumiem. *Aer Lingus* būtībā piedāvājot augstākas kvalitātes pakalpojumus, vienlaikus cenšoties pielīdzināties *Ryanair* izmaksu struktūrai, kas to tikpat daudz attālina no tādu aviosabiedrību struktūras, kuras darbojas tīklā.
- 82 Attiecībā uz atšķirību starp prasītājas un *Aer Lingus* noteiktajām cenām prasītāja norāda, ka šī atšķirība ir tāda, ka Komisijai bija jāsecina, ka *Aer Lingus* nerada prasītājai konkurences spiedienu. Pēc prasītājas domām, vidējās cenas atšķirība EUR 30 apmērā ir nozīmīga, ņemot vērā, ka *Ryanair* biļetes vidējā cena ir EUR 41. Turklāt *Ryanair*

zemākās cenas, kas ir vairāk nekā uz pusi zemākas nekā *Aer Lingus* cenas, prasītājam ļaujot piesaistīt klientus, kuri neceļotu ar lidmašīnu, ja šādu cenu nebūtu.

- 83 Tā kā Komisija ir pieļāvusi darbības izmaksu atšķirību, tā apstrīdētajā lēmumā ir atzinusi, ka pastāv atšķirība starp *Aer Lingus* un *Ryanair* vidējām cenām. Lietas dalībnieki šo faktu nav apstrīdējuši.
- 84 Tomēr ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir precizējusi, pirmkārt, ka, lai arī *Aer Lingus* tarifi kopumā ir augstāki nekā *Ryanair* tarifi, tas tā nav vienmēr un, otrkārt, ka cenu salīdzināšanu sarežģī tas, ka ir grūti noteikt, kādi nodokļi un piemaksas ir ņemti vērā, aprēķinot *Ryanair* norādīto maza attāluma lidojumu vidējo cenu EUR 41 2006. gadā, ņemot vērā, ka *Aer Lingus* vidējā cena ir EUR 91 jeb no EUR 65 līdz 75 pirms nodokļu un piemaksu aprēķina (skat. apstrīdētā lēmuma 7.3.2. punktu, it īpaši tā 371. apsvērumu un 385. un 386. zemsvītras piezīmi).
- 85 Pēc šiem precizējumiem ir jānorāda, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* vidējo cenu atšķirības apstrīdēšana attiecas uz šīs cenu atšķirības sekām. Kaut arī prasītāja apgalvo, ka šī atšķirība ļauj secināt, ka *Aer Lingus* tai nerada konkurences spiedienu, Komisija uzskata, ka no cenu analīzes izriet, ka *Aer Lingus* ir sīvāks *Ryanair* konkurents nekā pārējie konkurenti, kas apkalpo maršrutus, kuros to pakalpojumi savstarpēji pārklājas (skat. apstrīdētā lēmuma 368.–370. apsvērumu attiecībā uz ekonomiskā modeļa novērtējumu, kas transponēts apstrīdētā lēmuma 371. apsvērumā attiecībā uz vidējo cenu

salīdzinājumu: “tāds pats apsvērums attiecas uz faktu, ka *Aer Lingus* vidējās cenas ir augstākas nekā *Ryanair* vidējās cenas”).

<sup>86</sup> Jautājums par *Aer Lingus* radīto konkurences spiedienu ir skatīts apstrīdētā lēmuma 7.4. punktā, kas veltīts esošajai konkurencei starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm, un šī lēmuma 7.5., 7.6. un 7.9. punktā, kuros Komisija ir vērtējusi darījuma ietekmi uz konkurenci. Šis jautājums tāpat neattiecas uz apstrīdētā lēmuma 7.3. punktu, kurā Komisija ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskata, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir “sīvākie konkurenti” visos attiecīgajos maršrutos.

<sup>87</sup> Līdz ar to apstrīdētā lēmuma 371. apsvērumā minētie fakti ļauj pamatot Komisijas secinājumu, par kuru ir runa šī lēmuma 7.3. punktā, jo no tajā minētajiem datiem izriet, ka to pārvadātāju, kas darbojas tīklā un piedāvā pilnu servisu lidmašīnā, cenas, kādas *Ryanair* norādījusi, ir daudz augstākas nekā *Aer Lingus* cenas (proti, EUR 216 — *Air France* gadījumā, EUR 225 — *Lufthansa* gadījumā un EUR 268 — *British Airways* gadījumā). *Ryanair* un *Aer Lingus* tarifi patiešām ir “daudz zemāki par to konkurentu cenu līmeni, ar kuriem tie konkurē attiecīgajos maršrutos” (apstrīdētā lēmuma 371. apsvērums). Komisija arī paskaidroja, ka, lai saprastu *Ryanair* un *Aer Lingus* cenu atšķirību, ir jāņem vērā dažas kvalitatīvas priekšrocības, kas raksturo *Aer Lingus* piedāvājumu, piemēram, lielāko lidostu apkalpošana, biznesa telpas vai tendence piedāvāt augstāka līmeņa pakalpojumus (apstrīdētā lēmuma 371. un 372. apsvērums). Apstrīdētajā lēmumā veiktā *Ryanair* un *Aer Lingus* piedāvāto cenu analīze tāpat ļauj pamatot Komisijas secinājumu, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir “sīvākie konkurenti” visos attiecīgajos maršrutos.

88 Pēc prasītājas domām, šāda analīze tomēr nav saderīga ar apstrīdētā lēmuma 413. apsvēruma otrajā teikumā minēto secinājumu. No šī apsvēruma izriet:

“Iepriekš minētie fakti [par *Aer Lingus* un *Ryanair* klientu noteikšanu (apstrīdētā lēmuma 7.3.5. punkts)] skaidri norāda, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir sīvi konkurenti. Tomēr Komisija atzīst, ka *Ryanair* tarifi vidēji ir zemāki nekā *Aer Lingus* tarifi un ka vismaz hipotētiski būtu iespējams, ka *Aer Lingus* un *Ryanair* apkalpo divus pilnīgi atšķirīgus klientu segmentus.”

89 Šī norāde par iespējamu piedāvājuma segmentāciju, pamatojot to ar lietotajiem tarifiem, tomēr neļauj secināt, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* nav sīvi konkurenti. Konkurenta jēdzienu novērtē, ņemot vērā lietas faktiskos apstākļus. Komisija ir minējusi daudzus faktus, kas apstiprina šo apstrīdētā lēmuma 7.3. punkta noslēgumā atkārtoto secinājumu. Ir jāsecina, ka, piemēram, 22 maršrutos, kurus apkalpo tikai *Ryanair* un *Aer Lingus*, pašlaik nav citu sabiedrību, kas spētu piedāvāt regulārus gaisa pārvadājumu pakalpojumus. Šajos tirgos, kuru definīciju pašu par sevi prasītāja nav apstrīdējusi (tomēr attiecībā uz argumentu par galamērķa lidostām skat. tālāk 95. un nākamajos punktos), *Aer Lingus* tāpat paliek *Ryanair* sīvākais konkurents. Jautājums par iekļūšanu tirgū tiks apspriests, analizējot otro pamatu, kurš tam ir veltīts.

90 Attiecībā uz pakalpojumu līmeņa atšķirību prasītājas argumentācijā ir tikai atkārtoti norādīts uz atšķirību, kas Komisijai jau ir zināma un ir minēta apstrīdētajā lēmumā. Piemēram, kaut arī apstrīdētā lēmuma 367. apsvērumā Komisija atzina *Ryanair* lidojumus par “bezservisa” lidojumiem, bet *Aer Lingus* pakalpojumus — par “vidēja

servisa” pakalpojumiem, tā tūlīt pēc tam precizēja, ka apstrīdētajā lēmumā “abas sabiedrības var uzskatīt par “minimāla servisa” pārvadātājiem, jo pēc nesenajiem pielāgojumiem *Aer Lingus* pakalpojumu modeli pakalpojumi, kas ir iekļauti *Aer Lingus* pamattarifā, pārsvarā atbilst *Ryanair* pamattarifā iekļautajiem pakalpojumiem un tie ir ievērojami atšķirīgi no tradicionālo “pilna servisa” sabiedrību, tādu kā *British Airways* vai *Lufthansa*, piedāvātajiem pakalpojumiem” (apstrīdētā lēmuma 367. apsvērums).

- 91 Savos apsvērumos prasītāja turklāt atzīst, ka “*Aer Lingus*, protams, ir attālinājusies no tradicionālas, nacionālas, pilna servisa aviosabiedrības ekonomiskā modeļa un ieguvusi dažas zemo cenu pārvadātāju raksturiezīmes” (skat. šī sprieduma 71. punktu). Šis fakts tiesas sēdē tika apstiprināts.
- 92 Katrā ziņā *Aer Lingus* vienības izmaksu izmaiņas laika gaitā skaidri parāda tās “pakāpenisko pāreju” no tradicionālā ekonomiskā modeļa uz zemo izmaksu modeli (skat. šī sprieduma 80. punktu), un *Aer Lingus* pakalpojumu piedāvājums atrodas vismaz pa vidu starp *Ryanair* piedāvājumu un to, ko piedāvā pārvadātāji, kuri darbojas tiklā un piedāvā pilnu servisu lidmašīnā.
- 93 Līdz ar to, pat ja *Aer Lingus* nav tik zemas darbības izmaksas un cenas kā *Ryanair* un tā nepiedāvā tikpat maz pakalpojumu, tā tomēr orientējas uz to pašu ekonomisko modeli kā tās konkurente.
- 94 Līdz ar to prasītāja no tiesību viedokļa pietiekami nav pierādījusi, ka Komisija ir kļūdījusies, apstrīdētā lēmuma 431. apsvērumā secinot, ka *Aer Lingus* un prasītāja ir “sīvākie konkurenti” koncentrācijas skartajos maršrutos no Īrijas. Tādējādi šo secinājumu

var ņemt vērā, analizējot darījuma ietekmi uz konkurenci, un iebildumi, ko prasītāja šajā sakarā minējusi, ir jānoraida (skat. šī sprieduma 58. un 63. punktu).

### c) Par galamērķa lidostu atšķirību

#### Lietas dalībnieku argumenti

<sup>95</sup> Pirmkārt, prasītāja norāda, ka tā izmanto būtiski atšķirīgas lidostas nekā *Aer Lingus*. *Aer Lingus* izmantojot lielākās lidostas, kas atrodas tuvāk pilsētas centram un kas sniedz labākus pakalpojumus nekā sekundāras nozīmes lidostas. Sekundāras nozīmes lidostas, ko izmanto *Ryanair*, tai ļaujot saglabāt zemu izmaksu līmeni un traucējot konkurēt ar *Aer Lingus* attiecībā uz pasažieriem, kuri vēlas izmantot vienīgi lielākās lidostas. Iegādājoties *Aer Lingus*, *Ryanair* būtu spējīga konkurēt lielākajās lidostās. Pēc prasītājas domām, Komisija nav sniegusi skaidrus un pārliecinošus pierādījumus tam, ka *Aer Lingus* lidojumi uz lielākajām lidostām un *Ryanair* lidojumi uz sekundāras nozīmes lidostām savā starpā radītu ievērojamu konkurences spiedienu. Apstrīdētajā lēmumā minētie dati nepamatojot secinājumu, saskaņā ar kuru šie lidojumi ir pietiekami tuvi aizstājēji, lai tos iekļautu vienā tirgū. Turklāt Komisija pieejamo informāciju esot izmantojusi “ļoti selektīvi un nekonsekventi”. Nespēdama atrast vienādu kritēriju kopumu, tā esot izmantojusi vairākus atšķirīgus kritērijus, lai noteiktu, ka lielākās lidostas un sekundāras nozīmes lidostas ietilpst vienā un tajā pašā tirgū. Lemjot par lielāko lidostu un sekundāras nozīmes lidostu aizstājamību, Komisija neesot

ņēmusi vērā vai esot sagrozījusi Birmingemas un Vīnes lidostu, kā arī *UK Civil Aviation Authority* (Apvienotās Karalistes Civilās aviācijas iestāde) atzinumus. Tādējādi tā neesot pamatojusies ne uz ticamiem datiem, ne uz drošu metodi. Turklāt, kaut arī Komisija minēja konkurentu atbildes, lai pamatotu minēto lidostu aizstājamību, šīs atbildes, gluži pretēji, esot parādījušas skaidru un pārliecinošu pierādījumu trūkumu šajā jautājumā (skat. *British Airways* atbildi un Londonas lidostu izvietojumu). Konkurentiem nosūtītajā tabulā tās pasniegšanas veida dēļ neesot bijis skaidrs, vai no iztaujātajām aviosabiedrībām tika prasīts, lai tās norāda katram pasažieru tipam piemērotās lidostas vai arī lidostas, kas ir savstarpēji aizstājamas. Dažos gadījumos sabiedrības atzīmēja tikai vienu no lidostām katram pilsētu pārim, tādējādi uzsverot apjukumu.

<sup>96</sup> Otrkārt, prasītāja norāda, ka veids, kādā Komisija izmanto tirdzniecībai izdevīgās zonas ap lidostu, lai noteiktu, vai lidojumi uz dažādām lidostām pieder pie viena tirgus, ir kļūdaini. Vadoties pēc “aptuveniem noteikumiem” (*rule of thumb*), kas nav pamatoti ar faktiem, Komisija esot noteikusi, ka lidostas piesaistes zona ir zona, kurā lidostu var sasniegt, veicot ne vairāk kā 100 km lielu attālumu vai ne vairāk kā vienu stundu ilgu braucienu (apstrīdētā lēmuma 83. apsvērumi). Šie noteikumi esot pārāk nekonkrēti, lai būtu noderīgi. Tajos neesot ņemts vērā pasažieru reālais sadalījums zonā, un tie neesot reāli pielietojami attiecībā uz maršrutiem, kas savieno Īriju un Apvienoto Karalisti, jo šajā gadījumā lidojuma ilgums nepārsniedz vienu stundu. Tātad Komisija esot kļūdaini pieņēmusi, ka pasažieri “atteiksies izmantot vistuvāko lidostu, veiks stundu ilgu braucienu un izvēlēsies lidojumu, kas ilgst, iespējams, apmēram 50 minūtes”. Turklāt tā laika aprēķinā, kas nepieciešams, lai nokļūtu lidostā ar sabiedrisko transportu vai automašīnu, un kas izklāstīts apstrīdētā lēmuma 78. apsvērumā, neesot ņemtas vērā ne dažāda veida aizkavēšanās, ne izmaksas, kas saistītas ar sabiedriskā transporta izmantošanu. Visbeidzot Komisija apstrīdētā lēmuma 114.–116. apsvērumā neesot ņēmusi vērā faktiskos skaitļus saistībā ar apspriežamajām specifiskajām lidostām, it īpaši attiecībā uz skaitļiem, ko iesniegusi *UK Civil Aviation Authority*.

97 Treškārt, prasītāja kritizē dažus apstrīdētajā lēmumā minētus vērtējumus un secinājumus. Vispirms tā izsaka pārmetumu par to, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 92. apsvērumā ir ņēmusi vērā *Ryanair* tirdzniecības praksi, kas atklāj, ka tās lidojumi ir tādi, kuri aizstāj lidojumus uz lielākajām lidostām. Nosaukumi, ar kādiem kāds uzņēmums izplata savus produktus, neesot pietiekami drošs un pareizs pamats tirgu noteikšanai. Piemēram, Vīnes un Bratislavas lidostas nevarot ietilpt vienā tirgū vienkārši tāpēc, ka *Ryanair* pārdod biļetes uz Bratislavu ar nosaukumu "Bratislava (Vīne)". Pēc tam prasītāja norāda, ka Komisija, lai pamatotu secinājumu par dažu lidostu aizstājamību, apstrīdētā lēmuma 99. apsvērumā nedrīkstēja lietot jēdzienu "lidostu sistēma", kas minēts Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļūvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 8. lpp.). Šis jēdziens neesot atbilstīgs tirgu noteikšanai, un cita starpā Regulas Nr. 2408/92 un saistīto regulu pārstrādāšanas rezultātā to būtu jābeidz lietot. Prasītāja arī norāda, ka Komisijas veiktā cenu analīze ir "nepilnīga" un nesniedz ticamus iemeslus secinājumam, ka lidojumi, kurus prasītāja nodrošina uz sekundāras nozīmes lidostām, un lidojumi, kurus *Aer Lingus* veic uz lielākajām lidostām, ir "tuvi aizstājēji". Analīze nesniedz nekādu pamatu, lai varētu noteikt, vai vienlaikus cenu izmaiņas ir notikušas aizstājamības vai kopīgu ietekmju rezultātā. Visbeidzot veiktā pasažieru aptauja esot "ļoti nepilnīga" jautājumu uztveramības un lietoto atlasēs metožu dēļ. Aptaujas mērķis neesot bijis novērtēt lidostu aizstājamības pakāpi, jo pasažieriem ne reizi neesot ticis jautāts, vai viņi ir gatavi lidot uz dažādām lidostām. Daudzos gadījumos dati, ko Komisija min šajā sakarā, vedinot izdarīt pretēju secinājumu.

98 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## Vispārējās tiesas vērtējums

- <sup>99</sup> Prasītāja savos apsvērumos atkārtο iepriekš administratīvajā procesā izklāstītos argumentus, ar kuriem tā kritizē tirgus noteikšanu, ņemot vērā izlidošanas pilsētu un galamērķa pilsētu. Komisija šos argumentus izskatīja un noraidīja apstrīdētajā lēmumā, un turpmāk minēto iemeslu dēļ tikai ar šo argumentu atkārtοšanu Vispārējā tiesā nepietiek, lai apšaubītu šo analīzi.
- <sup>100</sup> Attiecībā uz iebildumu par to, ka Komisija nav sniegusi skaidrus un pārliecinošus pierādījumus tam, ka *Aer Lingus* lidojumi uz lielākajām lidostām un *Ryanair* lidojumi uz sekundāras nozīmes lidostām savā starpā rada ievērojamu konkurences spiedienu, ir jānorāda, ka ar šo iebildumu galu galā tiek kritizēts tas, kā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir noteikusi tirgu, lai novērtētu darījuma ietekmi uz konkurenci koncentrācijas skartajos tirgos. Prasītāja to netieši atzīst, norādot, ka apstrīdētajā lēmumā minētie dati “nepamato secinājumu, saskaņā ar kuru šie lidojumi ir pietiekami tuvi aizstājēji, lai tos iekļautu vienā tirgū” (skat. šī sprieduma 95. punktu).
- <sup>101</sup> Šajā sakarā vispirms ir jānorāda, ka šī iebilduma nozīme ir jāuztver relatīvi, ņemot vērā, ka 16 no 35 attiecīgajiem maršrutiem *Ryanair* un *Aer Lingus* apkalpo vienas un tās pašas lidostas (apstrīdētā lēmuma 71. apsvēruma). Tādējādi iebildums attiecas tikai uz 19 no 35 maršrutiem (t.i., 54,2%), un tam nav ietekmes uz 16 pārējiem maršrutiem, kurus ietekmē [koncentrācijas] darījuma īstenošana.

102 Attiecībā uz šiem 19 maršrutiem prasītājas iebildums izpaužas tikai kā secinājums, ka pastāv galamērķa lidostas atšķirība, necenšoties konkrēti atspēkot apstrīdētajā lēmumā izklāstīto argumentāciju par šīs atšķirības ietekmi uz tirgus noteikšanu un uz [koncentrācijas] darījuma ietekmes uz konkurenci novērtēšanu. Ir jāuzsver, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir atgādinājusi, ka pasažieru gaisa pārvadājumu tirgus var noteikt, pamatojoties uz atsevišķiem maršrutiem vai maršrutu kopumiem, ar nosacījumu, ka to starpā ir aizstājamība atbilstoši lietas specifiskajām raksturiezīmēm (apstrīdētā lēmuma 55. apsvērums un 53. zemsvītras piezīmē minētā judikatūra, it īpaši Pirmās instances tiesas 2006. gada 4. jūlija spriedums lietā T-177/04 *easyJet/Komisija*, Krājums, II-1931. lpp., 54.–61. punkts).

103 Šajā sakarā ir jānorāda, ka Komisija vispirms izstrādāja analīzes principus, kas piemērojami attiecīgā tirgus noteikšanai saistībā ar dažādiem attiecīgajiem maršrutiem neatkarīgi no tā, vai ir runa par lidostu pāriem vai pilsētu pāriem (apstrīdētā lēmuma 6.3.3. punkts). Apstrīdētā lēmuma 99. apsvērumā ir izklāstīti dažādi kritēriji, kas izmantoti, lai raksturotu regulāro gaisa pārvadājumu pakalpojumu no dažādām lidostām aizstājamību. Runa ir par attālumu un brauciena ilgumu atbilstoši 100 km vai 1 stundu ilga brauciena atsauces kritērijam, par konkurentu viedokli, iesaistīto lidostu viedokli, dalībvalstu civilās aviācijas iestāžu viedokli, paredzamo izklaides pasažieru īpatsvaru maršrutā, “lidostu sistēmas” jēdzienu Regulas Nr. 2408/92 II pielikuma izpratnē, tirdzniecības praksi, pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu vai nenodrošināšanu starp lidostām un atsevišķām pilsētām, kā arī par rezultātiem cenu korelācijas analīzei, ko Komisija veikusi 17 pilsētu pāriem maršrutos no Dublinas.

104 Pēc tam Komisija sīki analizēja, kāds ir attiecīgais tirgus katrā no apspriežamajiem maršrutiem (apstrīdētā lēmuma 6.3.4. punkts). Ikvienā gadījumā, kurā Komisija konstatēja aizstājamību, tā piemēroja vairākus kritērijus, ņemot vērā pieejamo

informāciju. Pasažieru izvēle par labu tiem vai citiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem esot šo faktoru apvienojuma rezultāts.

105 Turpretī vairākas reizes Komisija secināja, ka lidojumi ar galamērķi dažādās lidostās, kuras atrodas vienas pilsētas tuvumā, neietilpst vienā tirgū. Apstrīdētā lēmuma 178.–183. apsvērumā Komisija it īpaši norādīja, ka Rennas [*Rennes*] un Nantes (*Nantes Atlantique*) lidostas nav aizstājamas šādu iemeslu dēļ: nav pilnīgas atbilstības 100 km vai 1 stundu ilga brauciena kritērijam, *Ryanair* nepārdod savus pakalpojumus uz Nanti, atsaucoties uz Rennu, un otrādi, nav nevienas būtiskas atšķirības starp abām lidostām, kas liktu pasažieriem no Rennas doties uz Nanti, lai izvēlētos lidojumu no turienes, un otrādi, kā arī pieejamie dati nav pietiekami, lai Komisija varētu veikt izsmeļošu cenu korelācijas analīzi. Tikai tas, ka *Aer Lingus* uzskata Rennas un Nantes lidostas par aizstājējiem, pēc Komisijas domām, nav pietiekams iemesls, lai secinātu, ka aizstājamība pastāv. Apstrīdētā lēmuma 197.–203. apsvērumā Komisija arī nodalīja Sshipholas [*Schiphol*] lidostu Amsterdamā un Eindhovenas lidostu to pašu iemeslu dēļ, kādi izklāstīti attiecībā uz Nantes un Rennas lidostām, kā arī tādēļ, ka tā jau iepriekš pieņemtā lēmumā (Komisijas 1997. gada 22. septembra lēmums Lietā COMP/M.967 — *KLM/Air UK*, 24. punkts) bija atzinusi, ka aizstājamības līmenis ir zems.

106 Turklāt ir jānorāda, ka lidostu viedoklis apstrīdētajā lēmumā ir izklāstīts vairākkārt (skat., piemēram, apstrīdētā lēmuma 132., 145. un 151. apsvērumu), tāpat kā *UK Civil Aviation Authority* viedoklis (skat., piemēram, apstrīdētā lēmuma 128. un 138. apsvērumu). Attiecībā uz *UK Civil Aviation Authority* atsaukšanos uz nodalījumu starp pasažieriem, kam ir svarīgs laika faktors, un pasažieriem, kuriem šis faktors nav svarīgs, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādījusi vairākus iemeslus, kas ļauj paskaidrot, kāpēc šis nodalījums šajā lietā ir uzskatāms par neatbilstīgu (apstrīdētā lēmuma 85. un 316.–319. apsvērumi).

107 Komisija it īpaši ir pārlicinoši norādījusi, ka šis iepriekš skaidrais nodalījums starp vienas un otras kategorijas pasažieriem kļūst neskaidrāks. Komisija šo tendenci jau ir minējusi iepriekšējās lietās (Lieta COMP/M.3280 — *Air France/KLM* un Lieta COMP/M.3770 — *Lufthansa/Swiss*, kas minētas apstrīdētā lēmuma 329. zemsvītras piezīmē), un to apstiprināja arī atbildes uz konkurentiem 2006. gada 6. novembrī nosūtītajām anketām, kuras prasītāja šajā lietā nav apstrīdējusi (atbildes ir minētas apstrīdētā lēmuma 328. zemsvītras piezīmē). Arī biznesa klientu atbildes Komisijas aptaujā rāda, ka kritērijs par labāko tarifu ir diezgan svarīgs. Šo klientu minēto svarīgāko kritēriju kārtībā pirmais ir galamērķa lidostas atrašanās tuvuma kritērijs un pēc tam seko labākā lidojumu laika kritērijs, kas ir kļuvis relatīvs, ņemot vērā lielo lidojumu biežumu, ko minimāla servisa pārvadātāji aizvien biežāk piedāvā (apstrīdētā lēmuma 316. apsvēruma).

108 Turklāt attiecībā uz atzinumiem, ko sniegušas Birmingemas lidosta (apstrīdētā lēmuma 138. apsvēruma) un Vīnes lidosta (apstrīdētā lēmuma 223. apsvēruma), prasītāja neizklāsta, kādā ziņā šie atzinumi būtu sagrozīti. Turklāt prasītāja tiesas sēdē skaidri atteicās izvērst šo argumentu. Šie atzinumi, kuros nav secināta aizstājāmība, ir precīzi atainoti apstrīdētajā lēmumā, un turklāt Komisijas rīcībā bija citi fakti, kas var pamatot secinājumu, ko tā ir izdarījusi apstrīdētajā lēmumā. Norāžu kopuma metode, ko Komisija izmanto, lai novērtētu koncentrācijas darījumu, gluži dabiski var ietvert gan pozitīvus, gan negatīvus elementus. Secinājums, ko Komisija izdarīja, izanalizējot dažādas vērā ņemtas norādes, tomēr neesot apšaubāms tikai tāpēc vien, ka no aptaujas izriet viens negatīvs elements. Par šo elementu ir sniegtas atbilstošas norādes, un Komisija to ir ņēmusi vērā, to nesagrozot, pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, nesniedzot cita veida pierādījumus.

109 Turklāt pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, no atbildes, ko Komisijas anketā sniedza *British Airways*, izriet, ka attiecībā uz Londonas lidostām “starp tirdzniecībai izdevīgām zonām ir ļoti daudz pārklājumu” un “visas Londonas lidostas var savstarpēji konkurēt, ko tās turklāt arī dara gan attiecībā uz liela attāluma, gan maza attāluma lidojumiem”. No tā arī izriet, ka attiecībā uz pārējām lidostām, kuru saraksts minēts anketas 22. jautājumā, šī aviosabiedrība uzskata, ka “kopumā [...] visas minētās lidostas savstarpēji konkurē attiecībā uz visiem pasažieru tipiēm”. Attiecībā uz apgalvojumu, saskaņā ar kuru konkurentu atbildes neatklāj, ka visas lielākās un sekundāras nozīmes lidostas būtu aizstājamas, it īpaši Londonā, *Ryanair* konkurentu atbildes par šo maršrutu apliecina pretējo.

110 Attiecībā uz prasītājas kritiku par to, ka ir izmantoti “aptuveni noteikumi”, nosakot tirdzniecībai izdevīgas zonas ap lidostām ar mērķi noteikt attiecīgos tirgus, ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā atzīst šo aptuveno raksturu (apstrīdētā lēmuma 83. apsvērums: “Tomēr ir jānorāda, ka Komisija izmanto 100 km vai 1 stundu ilga brauciena “noteikumu” tikai kā pirmo “raksturojošo rādītāju” tirdzniecībai izdevīgās zonas noteikšanai. Katras attiecīgās lidostas īpatnību un citu pierādījumu dēļ tirdzniecībai izdevīga zona faktiski var būt plašāka, un tādējādi par to tiks veikta sīka analīze katram gadījumam atsevišķi, analizējot dažādus lidostu pārus.”).

111 Atbildot uz kritiku, ko *Ryanair* šajā sakarā izteikusi par paziņojumu par iebildumiem, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir norādījusi, ka 100 km vai 1 stundu ilga brauciena kritērijs ir rādītājs, kura pamatā ir tas, ko lidostas uzskata par saprātīgu tirdzniecībai izdevīgu zonu (apstrīdētā lēmuma 85. apsvērums). Tādējādi no atbildēm uz lidostām nosūtītajām anketām izriet, ka lidostas veido aviosabiedrību tirdzniecībai izdevīgu zonu vismaz 100 km vai 1 stundu ilga brauciena attālumā (apstrīdētā lēmuma 82. apsvērums). Turklāt, kā Komisija norāda, atbildot uz prasītājas argumentiem, ko tā min

savos apsvērumos, apstākļi, ka lidojuma ilgums maršrutos starp Īriju un Apvienoto Karalisti ir relatīvi īss, šajā vērtējumā neko nemaina. Daudzos gadījumos ir īpaši autobusu maršruti, kuri savieno sekundāras nozīmes lidostu ar pilsētas centru un kuru saraksts ir pielāgots lidojumu laikiem. Komisijas pieeja saskan ar *UK Civil Aviation Authority* atbildi.

112 Ņemot vērā šos faktus un paskaidrojumus, Komisijai nevar pārņemt, ka tā, nosakot tirdzniecībai izdevīgu zonu ap lidostu, ir izmantojusi 100 km vai 1 stundu ilga brauciena kritēriju.

113 Attiecībā uz pārmetumu Komisijai par to, ka tā apstrīdētā lēmuma 92. apsvērumā ir ņēmusi vērā *Ryanair* tirdzniecības praksi, kas piedāvā savus lidojumus kā lidojumu uz lielākajām lidostām aizstājējus, ir jānorāda, ka minētā prakse ir tikai viens no vairākiem elementiem, kas tika ņemti vērā. Šīs prakses mērķis faktiski ir atvieglot gala-mērķa noteikšanu klientiem, kurus var interesēt *Ryanair* piedāvājums. To nevar likt apšaubīt tas vien, ka *Ryanair*, nesniedzot cita veida pierādījumus, apgalvo, ka nosaukumi, ar kādiem tā tirgo savus pakalpojumus uz dažām lidostām, nav pietiekami droši un pareizi pamats tirgu noteikšanai. Ar šo apgalvojumu nepietiek, lai varētu noliegt visu minētā fakta atbilstību Komisijas izmantoto pierādījumu kopumā. Attiecībā uz prasītājas minēto Vīnes un Bratislavas piemēru Komisija savu vērtējumu pamatoja arī ar citiem faktiem, ne tikai *Ryanair* tirdzniecības praksi. Tā arī pārbaudīja 100 km vai 1 stundu ilga brauciena orientējošo robežu, valsts iestāžu un konkurentu viedokli, kā arī klientu aptaujas rezultātus (apstrīdētā lēmuma 6.3.4.15. punkts). Tāpat, veicot

analīzi pa maršrutiem (apstrīdētā lēmuma 6.3.4. punkts), Komisija par pamatu ņēma 100 km vai 1 stundu ilga brauciena kritēriju, valsts iestāžu un konkurentu viedokli, kā arī klientu aptaujas rezultātus. Komisijas vērtējums par šo jautājumu aizvien ir balstīts uz pierādījumu kopumu, kura dažādie elementi ir izklāstīti un analizēti.

- 114 Attiecībā uz kritiku par to, ka apstrīdētā lēmuma 99. apsvērumā ir minēta atsauce uz Regulā Nr. 2408/92 izmantoto jēdzienu "lidostu sistēma", lai pamatotu secinājumu par dažu lidostu aizstājamību, no šī apsvēruma izriet, ka attiecīgo lidostu piederība "lidostu sistēmai" Regulas Nr. 2408/92 izpratnē "kā papildu pierādījums pamato secinājumu, saskaņā ar kuru atbilstoši šai regulai norādītās lidostas pieder vienai konurbācijai un var tikt uzskatītas par aizstājamām no pieprasījuma viedokļa". Regulā Nr. 2408/92, kas bija spēkā apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā, bija definēts, ka lidostu sistēma nozīmē "divas vai vairākas lidostas, kas sagrupētas kopā kā tādas, kuras apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, kā parādīts II pielikumā". To, ka divas vai vairākas lidostas ir minētas II pielikumā kā lidostu sistēma, tātad var ņemt vērā, lai noteiktu, vai ir pamats uzskatīt, ka šīs lidostas apkalpo vienu galamērķi, kas ir faktors, kurš norāda, ka minētās lidostas ir aizstājamas pasažieriem, kas vēlas nokļūst attiecīgajā galamērķī. Tas, ka Komisija pēc savas iniciatīvas ir precizējusi un vienkāršojusi noteikumus, kas attiecas uz satiksmes sadali starp lidostām, kuras apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, un Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome pa šo laiku jau ir pieņēmuši tās priekšlikumu šajā sakarā, nevar likt apšaubīt minēto vērtējumu. Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija) (OV L 293, 3. lpp.), ar kuru kopš apstrīdētā lēmuma pieņemšanas tika atcelta Regula Nr. 2408/92, vēl joprojām ir atsauce uz principu par satiksmes sadali starp lidostām, kas apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, pat ja vairs nav atsaucē uz jēdzienu "lidostu sistēma".

- 115 Attiecībā uz administratīvā procesa laikā veiktās cenu korelācijas analīzes kritiku ir jānorāda, ka Komisija atzīst, ka cenu korelācija nepierāda, ka divas lidostas ietilpst vienā un tajā pašā tirgū. Tomēr Komisija pamatoti norāda, ka šis fakts saistībā ar citiem faktiem veido atbilstīgu faktoru analīzei. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisijas veiktā analīze ir uzskatāma par “empīrisku analīzi” (apstrīdētā lēmuma 121. apsvēruma). Zemsvītras piezīmē, kas pievienota 121. apsvērumam, ir norādīts šādi:

“Ir svarīgi norādīt, ka attiecībā uz visiem analizēto pilsētu pāriem Komisija ņēma vērā visus ekonomiskos pierādījumus cenu korelācijas jomā kā papildu faktus, kas apstiprina tās viedokli. [...] Cenu svārstības var ietekmēt citi faktori, kas var izraisīt pavisam nelielu cenu korelāciju.”

- 116 Šādā saistībā ir jāņem vērā apstrīdētajā lēmumā izklāstītais vērtējums, kas balstīts uz cenu korelācijas “empīriskās analīzes” rezultātiem. Tādējādi Komisijai nevar pārnest, ka tā izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ cenu korelācijas analīze sniedza ierobežotus rezultātus, vienlaikus uzsverot, ka šos rezultātus, lai arī tie ir ierobežoti, var ņemt vērā ar dažiem nosacījumiem.

- 117 Šādos apstākļos prasītāja nav pierādījusi, kādā ziņā Komisija ir pārkāpusi savu rīcības brīvību vērtēt ekonomiska rakstura situācijas (skat. šī sprieduma 31. un 32. punktu). Prasītājas kritika par šo jautājumu ir vispārēja, un tajā nav ņemts vērā, ka Komisija ir izmantojusi cenu korelācijas analīzes rezultātus.

118 Attiecībā uz kritiku par pasažieru vidū veiktās aptaujas rezultātiem ir jānorāda, ka par šo jautājumu ir runa arī citā prasītājas argumentācijā un tas tiks skatīts saistībā ar to (skat. tālāk 202. un nākamos punktus). Katrā ziņā no apstrīdētā lēmuma 94. apsvēruma izriet, ka Komisija pilnībā apzinājās Dublinas lidostas klientu vidū veiktās aptaujas robežas, jo šī aptauja galvenokārt tika veikta, lai pārbaudītu *Ryanair* apgalvojumu, ka, no klientu viedokļa raugoties, *Ryanair* un *Aer Lingus* nav konkurenti. Maršrutu kopumā ietilpa visas Londonas lidostas un ierobežots skaits maršrutu, kuriem koncentrācijā iesaistītās puses piedāvāja lidojumus uz citām lidostām tās pašas pilsētas tuvumā. Komisija uzskatīja, ka tad, ja pasažieri kādu aviosabiedrību, kura nodrošina lidojumu maršrutā uz citu lidostu, uzskata par alternatīvu risinājumu, no tā var secināt, ka attiecīgie pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumi var savā starpā radīt konkurences spiedienu. Šajā sakarā Komisija norādīja, ka “šie pierādījumi ir netieši, ņemot vērā, ka personām, kuras atbildēja uz anketas jautājumiem, neprasīja [...] skaidri norādīt, vai tās plāno veikt lidojumu uz citu lidostu”. Apstrīdētā lēmuma 122. apsvērumā arī ir atsauce uz šo aptauju kā uz “netiešu pierādījumu”. Apstrīdētā lēmuma 91. zemsvītras piezīmē Komisija arī ir norādījusi, ka klientu aptauja attiecas tikai uz tādu maršrutu apakškopumu, kuros koncentrācijā iesaistītās puses apkalpo dažādas lidostas, un ka līdz ar to šai aptaujai ir “informatīva vērtība” tikai attiecībā uz šiem maršrutiem. Šādā saistībā ir jāņem vērā apstrīdētajā lēmumā izklāstītais vērtējums, kas balstīts uz klientu aptaujas rezultātiem. Tādējādi Komisijai nevar pārnest, ka tā izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ klientu aptaujai ir noteikti ierobežojumi, vienlaikus norādot, ka šiem rezultātiem tomēr ir noteikta vērtība saistībā ar attiecīgajiem maršrutiem.

119 Šādos apstākļos prasītāja nav pierādījusi, kādā ziņā Komisija būtu pārsniegusi savu rīcības brīvību vērtēt ekonomiska rakstura situācijas. Prasītājas kritika par šo jautājumu

ir vispārīga un sniegtās argumentācijas ietvaros neļauj saprast, kādā ziņā jautājumu uztveramība un lietotās atlasē metodes būtu “ļoti nepilnīgas”.

### 3. Par priekšrocību no konkurences viedokļa, ko rada bāzes atrašanās Dublinas lidostā

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>120</sup> Prasītāja apstrīd to, ka fakts, ka tai un *Aer Lingus* ir bāzes Dublinas lidostā, ļauj uzskatīt, ka tās ir ļoti sīvi konkurenti. Lidmašīnas bāzes vieta esot pilnīgi vienaldzīga pasažieriem, un aviosabiedrības tai piešķirot relatīvi mazu nozīmi. Aviosabiedrība, kurai ir bāze otrā maršruta galamērķī, varot būt ticams *Ryanair* konkurents. Tādējādi *bmi*, kurai ir bāze Hītrovas [*Heathrow*] lidostā un viena lidmašīna, kas uz nakti tiek novietota Dublinas lidostā, esot sīvāks *Aer Lingus* konkurents maršrutā Dublina–Londona (Hītrova) nekā *Ryanair*, jo *Ryanair* šo lidostu neapkalpo.

<sup>121</sup> Komisija apstrīd šo argumentāciju, norādot, ka parasti aviosabiedrības kāda maršruta apkalpošanu uzsāk tikai tad, ja tas ir saistīts ar bāzi.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 122 Komisija apstrīdētā lēmuma 380.–399. apsvērumā ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ nozīmīgas bāzes atrašanās Dublinas lidostā apstiprina vērtējumu, saskaņā ar kuru abas sabiedrības ir “sīvākie konkurenti”. Saskaņā ar apstrīdēto lēmumu šāda bāze (saukta arī par “bāzes lidostu”) ļauj gūt apjoma un mēroga radītus ietaupījumus un elastīgāk pielāgoties pieprasījuma svārstībām, jo šīs priekšrocības ir proporcionālas bāzes izmēram. Komisija norādīja, ka lielākā daļa pārvadātāju izmanto bāzes (apstrīdētā lēmuma 393. un 394. apsvērumi), un noraidīja *Ryanair* administratīvā procesa laikā izklāstītos apsvērumus, saskaņā ar kuriem, pirmkārt, konkurenti, kas pa nakti novieto savas lidmašīnas Dublinas lidostā, ir jāuzskata par tikpat sīviem prasītājiem konkurentiem, cik sīvs konkurents tai ir *Aer Lingus*, un, otrkārt, nav lielas nozīmes tam, vai bāze atrodas Īrijā, vai otrā maršruta galamērķī (apstrīdētā lēmuma 7.3.4. punkts).
- 123 Šajā sakarā ir jānorāda, ka argumentos, ko *Ryanair* paudusi šajā prasībā, tikai ir atkārtoti administratīvajā procesā minētie apsvērumi, tomēr neapšaubot apstrīdētajā lēmumā sniegtā Komisijas motivētā vērtējuma pamatojumu, lai to noraidītu.
- 124 No apstrīdētajā lēmumā izklāstītās analīzes izriet, ka nav daudz pārvadātāju, kuri apkalpo maršrutus, neizmantojot bāzes lidostu, kas sniedz ekonomisku priekšrocību. Tādējādi tas, ka gan *Ryanair*, gan *Aer Lingus* ir nozīmīga bāze Dublinas lidostā, bija jāņem vērā tāpēc, ka tas abām sabiedrībām ļauj gūt līdzīgas priekšrocības (apstrīdētā lēmuma 7.3.4.1. un 7.3.4.2. punkts). Apstrīdētajā lēmumā minēto iemeslu dēļ šī situācija nav salīdzināma ne ar to konkurentu situāciju, kuri savas lidmašīnas pa nakti

novieto Dublinas lidostā, it īpaši ņemot vērā nozīmīgās atšķirības apjoma un mēroga radīto priekšrocību ziņā, ko sniedz bāze (apstrīdētā lēmuma 7.3.4.3. punkts), ne ar to konkurentu situāciju, kuriem ir bāze galamērķa lidostā, Dublinas lidostas īpatnību dēļ (apstrīdētā lēmuma 7.3.4.4. punkts).

<sup>125</sup> Prasītājas argumenti par iepriekšējo punktu nav pietiekami, lai varētu apšaubīt apstrīdētā lēmuma 404.–407. apsvērumā izklāstīto analīzi, kuras rezultātā Komisija uzskatīja, ka Dublinas bāzes piešķirtā lielākā elastība rada koncentrācijā iesaistītajām pusēm īpašu priekšrocību. Šajā sakarā tika ņemti vērā šādi fakti:

— 12 maršrutos, kuros koncentrācijā iesaistīto pušu pakalpojumi savstarpēji pārklājas, neveidojot monopola stāvokli, pārējie konkurenti ne vienmēr apkalpo savu maršrutu no bāzes (apstrīdētā lēmuma 405. apsvēruma), kas ļauj uzskatīt, ka šie konkurenti rada *Ryanair* mazāku konkurences spiedienu nekā *Aer Lingus*;

— daži ietaupījumi Dublinas lidostā ir lielāki nekā citur satiksmes izcelsmes asimetrijas dēļ daudziem maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas (vismaz 15 no 35 maršrutiem lielākā daļa klientu ir no Īrijas) (apstrīdētā lēmuma

406. apsvērumš), kas ļauj izskaidrot, kāpēc bāze Dublinas lidostā piešķir nozīmīgāku priekšrocību nekā bāze, kas atrodas otrā maršruta galamērķī;

- pārvadātāji, kuriem bāze ir galamērķa lidostā, parasti nodrošina tikai vienu maršrutu uz Dublinu, kas mazina dalības līmeni attiecībā uz maršrutiem no Dublinas vai uz to (apstrīdētā lēmuma 407. apsvērumš). Lai darbotos pēc iespējas rentablāk un nodrošinātu maksimālu lidojumu skaitu dienā, lidaparātam, tehniskajai apkopei un apkalpei ir jāatrodas Dublinas lidostā, no kuras izlido lielākā daļa klientu, nevis otrā maršruta galamērķī;
  
- pārvadātāji, kuriem bāze ir galamērķa lidostā, ir uzrādījuši viduvējus rezultātus ar nelielu tirgus daļu. Vismaz 9 no 35 maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, kāds konkurējošais pārvadātājs ir pametis maršrutu, nespēdams sacensties ar *Aer Lingus* un *Ryanair* (apstrīdētā lēmuma 408. apsvērumš). Pagātnes analīze ļauj vērtēt to, kas varētu notikt nākotnē.

<sup>126</sup> Neviens prasītājas arguments, kas minēts, kritizējot apstrīdēto lēmumu saistībā ar šo jautājumu, neļauj apšaubīt iepriekš minēto secinājumu un faktus, kas minēti tā pamatojumam. Nav pierādīts, ka Komisija būtu kļūdījusies, novērtējot priekšrocību no konkurences viedokļa, ko bāzes atrašanās Dublinā rada koncentrācijā iesaistītajām pusēm.

127 Līdz ar to Komisija apstrīdētajā lēmumā ir no tiesību viedokļa pietiekami izklāstījusi, kādā ziņā tas, ka [sabiedrībai] ir nozīmīga bāze Dublinas lidostā, rada ievērojamu priekšrocību attiecībā uz maršrutiem uz Dublinu vai no tās un uz šo maršrutu klientiem, kuri lielākoties ir no Īrijas.

#### 4. Par “pierādījumiem, kas nav tehniska rakstura pierādījumi”

##### a) Lietas dalībnieku argumenti

128 Prasītāja atzīst, ka attiecībā uz noteiktu pasažieru kategoriju tā konkurē ar *Aer Lingus*, tāpat kā tā konkurē arī ar pārvadātājiem, kas darbojas tiklā, tādiem kā *Air France*, *Lufthansa* un *British Airways*. “Pierādījumi, kas nav tehniska rakstura pierādījumi”, kurus Komisija min iebildumu rakstā, tātad tikai atspoguļojot šo konkurenci. Tādējādi ienākumu pārvaldības sistēmas un tarifu uzraudzīšana atbilstot ierastajai praksei nozarē un nevarot būt pamats secinājumam, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* rada viena otrai “ievērojamu, savstarpēju konkurences spiedienu”. Tiekot uzraudzīti visi tarifi, ne tikai *Aer Lingus* tarifi. Tas ļaujot *Ryanair* reaģēt uz “retajiem gadījumiem, kuros *Aer Lingus* vai citas aviosabiedrības piedāvā zemākus veicināšanas tarifus”. Turklāt, ja ienākumu pārvaldības sistēmu līdzība noteikti nozīmētu, ka starp *Ryanair* un *Aer Lingus* ir intensīva konkurence, tad to apstiprinātu arī Komisijas ekonometriskie rezultāti, bet tā neesot. Turklāt, kaut arī prasītāja nenoliedz, ka tā dažkārt pielāgo tarifus, reaģējot uz īpašiem piedāvājumiem, vai veic salīdzinošas reklāmas kampaņas, tā norāda, ka šie veicināšanas pasākumi attiecas gan uz *Aer Lingus*, gan pārējiem nacionālajiem

pārvaldātājiem. Šie piemēri tomēr neietilpstot “precīzu, ticamu un konsekventu pierādījumu” kategorijā, kas Komisijai esot jāsniedz. Kaut arī *Aer Lingus* rada *Ryanair* zināmu konkurences spiedienu, pierādījumiem būtu jāparāda, ka *Ryanair* sistemātiski piedāvā zemākus tarifus, ja maršrutu apkalpo *Aer Lingus*. Tomēr šāds pieņēmums ir pretrunā *Ryanair* sniegtajiem ekonometriskajiem pierādījumiem. Visbeidzot Komisija nevarot pamatoties uz *Ryanair* iekšējiem dokumentiem, kuriem esot tikai “anekdotisks raksturs”. Komisijas minētie fragmenti nepierādot, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* rada viena otrai “ievērojamu, savstarpēju konkurences spiedienu”. Dažos gadījumos diskusijas, uz kurām ir atsauce šajos dokumentu fragmentos, attiecoties ne tikai uz *Aer Lingus*, bet gan uz vispārējo situāciju kādā noteiktā maršrutā. Tādējādi Komisija nevarot izmantot šos dokumentus, lai apgalvotu, ka abām aviosabiedrībām ir ciešas konkurences attiecības, un uzskatīt, ka šajos dokumentos minētie nacionālie pārvaldātāji nekonkurē ar *Ryanair*.

- 129 Komisija norāda, ka loģiskas sekas tam, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* ir vienīgie uzņēmumi, kas apkalpo 22 maršrutus, kuros viņu pakalpojumi savstarpēji pārklājas, un ka tiem kopā pieder ļoti lielas tirgus daļas 13 citos maršrutos, ir tādas, ka šie abi uzņēmumi rada viens otram konkurences spiedienu. To pierādot fakts, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* piemēro līdzīgas ienākumu pārvaldības sistēmas, regulāri uzrauga savu galveno konkurentu uzvedību konkurences jomā un attiecīgi pielāgo savus tarifus, ka arī tas, ka šīs sabiedrības regulāri publicē reklāmas paziņojumus, kuros tās salīdzina savus pakalpojumus un tarifus. Turklāt *Ryanair* iekšējos dokumentos esot iekļauti acīmredzami pierādījumi tam, ka pastāv konkurence ar *Aer Lingus*. *Ryanair* apgalvojums, ka tās zemo izmaksu modeļa dēļ konkurentiem nav jūtamas ietekmes uz tās uzvedību konkurences jomā, tādējādi neesot pamatots.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>130</sup> Lai pamatotu secinājumu, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* konkurē noteiktos maršrutos, kuros to pakalpojumi savstarpēji pārklājas (apstrīdētā lēmuma 7.4. punkts), Komisija atgādina par vairākiem pierādījumiem, kuri ir izklāstīti apstrīdētajā lēmumā un kurus prasītāja prasības pieteikumā nav kritizējusi. Šie pierādījumi attiecas uz:

- līdzīgu ienākumu pārvaldības sistēmu, tādu “kā daudziem citiem pārvaldātājiem”, izmantošanu: tiek izmantota rezervāciju stāvokļa uzraudzības sistēma katram lidojumam un ieņēmumu pārvaldības sistēma (apstrīdētā lēmuma 438.–443. apsvērums);
- vienas un tās pašas cenu salīdzināšanas programmatūras (QL2) izmantošanu, kas tām ļauj uzraudzīt konkurentu uzvedību konkurences jomā un pielāgoties piedāvājuma izmaiņām (apstrīdētā lēmuma 444. un 445. apsvērums);
- to, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* uzrauga viena otras īpašos piedāvājumus un attiecīgās reklāmas kampaņas, un savstarpējo reakciju uz otras sabiedrības īpašajiem piedāvājumiem (apstrīdētā lēmuma 448. un 449. apsvērums);
- atsaukšanos uz *Aer Lingus*, *Ryanair* valdes sēdē apspriežot tirgus daļu un konkurences attiecību dinamiku (471. zemsvītras piezīme, kas iekļauta pēc apstrīdētā lēmuma 446. apsvēruma, un 474. zemsvītras piezīme, kura iekļauta pēc šī lēmuma 448. apsvēruma).

- 131 Pamatojoties uz šiem pierādījumiem, Komisija ir izdarījusi šādus secinājumus: *Aer Lingus* un *Ryanair* tarifs tieši ietekmē galvenā konkurenta tarifi, jo *Aer Lingus* un *Ryanair* ņem vērā otras sabiedrības cenas, kad tās nosaka savus tarifus kādam maršrutam (apstrīdētā lēmuma 7.4.1. un 7.4.1.2. punkts), un koncentrācijā iesaistītās puses reaģē uz otras sabiedrības īpašajiem piedāvājumiem un reklāmas kampaņām (apstrīdētā lēmuma 7.4.2. punkts).
- 132 Prasītāja neapstrīd, ka pastāv “pierādījumi, kas nav tehniska rakstura pierādījumi”, kurus Komisija minējusi apstrīdētajā lēmumā. Tomēr būtībā tā apgalvo, ka šie pierādījumi nav pietiekami pārlicinoši, lai tos ņemtu vērā, un ka secinājumi katrā ziņā ir jāizdara tikai no “tehniska rakstura pierādījumiem”, kas gūti dažādajās, administratīvā procesa laikā veiktajās ekonometriskajās analizēs. Tā arī norāda, ka “pierādījumi, kas nav tehniska rakstura pierādījumi”, katrā ziņā neļauj noteikt, vai starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm pastāv “ievērojams, savstarpējs konkurences spiediens”.
- 133 Šajā ziņā vispirms ir jāatzīst, ka Komisija varēja atsaukties uz to, ka pastāv līdzīgas ienākumu pārvaldības sistēmas, konkurentu uzvedības konkurences jomā uzraudzība, vienas koncentrācijā iesaistītās puses reakcija uz otras koncentrācijā iesaistītās puses īpašajiem piedāvājumiem vai *Aer Lingus* uzvedības konkurences jomā uzraudzīšana, par ko liecina *Ryanair* iekšējie dokumenti. Komisija šos faktus pilnībā varēja ņemt vērā kā vienu no norādēm, ko tā izmantoja, lai vērtētu konkurences situāciju.
- 134 Fakts, ka daži no šiem “pierādījumiem, kas nav tehniska rakstura pierādījumi”, attiecas gan uz konkurences attiecībām starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, gan uz konkurences attiecībām starp *Ryanair* un visiem pārējiem gaisa pārvadātājiem, nav būtisks

tiktāl, ciktāl Komisija šajā analīzes stadijā ir vērtējusi konkurences attiecības starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, kas ir koncentrācijā iesaistītās puses, maršrutos, kurus tās abas apkalpo.

- <sup>135</sup> Turklāt Komisija nav pamatojusies uz iepriekš minētajiem pierādījumiem, lai noteiktu “ievērojama, savstarpēja konkurences spiediena” esamību, bet lai noteiktu, ka koncentrācijā iesaistītās puses pašlaik konkurē (apstrīdētā lēmuma 7.4. punkta virsraksts; skat. arī šī sprieduma 131. punktu). Tāpēc nav pamata censties pārbaudīt, vai šos pierādījumus var kritizēt saistībā ar to, ka tie neļauj pamatot secinājumu, kas apstrīdētajā lēmumā nemaz nav izdarīts.
- <sup>136</sup> Turklāt prasītājas apgalvojums, ka “pierādījumus, kas nav tehniska rakstura pierādījumi,” nevar ņemt vērā, ja tos nepamato “tehniska rakstura pierādījumi,” nav atbalstāms. Šādai hierarhijai nav pamata. Komisijai vispārīgi ir jāvērtē rezultāti, kas gūti no norāžu kopuma, kurš izmantots konkurences situācijas vērtēšanai. Šajā ziņā ir iespējams, ka daži fakti tiek piešķirta lielāka nozīme, bet citi tiek atmetti. Uz šo analīzi un tajā ietverto motivāciju attiecas likumības pārbaude, ko Vispārējā tiesa veic attiecībā uz Komisijas lēmumiem koncentrācijas jomā. Šādā kontekstā tātad ir jāpārbauda prasītājas argumenti par secinājumiem, kas Komisijai bija jāizdara saskaņā ar dažādažādām ekonometriskajām analīzēm, kuras veiktas administratīvā procesa laikā, un par sekām, kādas šiem secinājumiem bija jārada attiecībā uz konkurences situācijas vērtējumu (skat. tālāk 181. punktu).
- <sup>137</sup> Līdz ar to, ņemot vērā it īpaši faktu, ka prasītājas apsvērumi ir vispārīgi, jo tā tikai norāda, ka pierādījumi, uz kuriem Komisija ir balstījusies, attiecas gan uz *Aer Lingus*, gan uz visiem pārējiem konkurentiem, neņemot vērā Komisijas secinājumus, saskaņā ar kuriem maršrutos, kas tika pārbaudīti, vērtējot koncentrācijas ietekmi uz konkurenci,

*Aer Lingus* ir *Ryanair* sīvākais konkurents, ir jāatzīst, ka prasītājam nav izdevies apstrīdēt to secinājumu pamatotību, ko Komisija izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.

- <sup>138</sup> Šie pierādījumi, it īpaši lietas materiālos esošie *Ryanair* valdē saistībā ar *Aer Lingus* notikušo diskusiju fragmenti, ir īpaši nozīmīgi tādā ziņā, ka tie apstiprina secinājumus, kas izdarīti tirgus daļu un koncentrācijas pakāpes analīzes stadijā, un tādā ziņā, ka tie ir iegūti pirms ekonometrisko datu analīzes. Tie tiek ņemti vērā norāžu kopumā, ko Komisija izmantojusi, lai vērtētu koncentrācijas ietekmi uz konkurenci.

## 5. Par Komisijas ekonometrisko analīzi

### a) Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>139</sup> Prasītāja uzsver, ka ekonometriskā analīze ļauj “izvairīties no spekulatīvām diskusijām” par to, kāda nozīme konkurences vērtējumā ir atšķirībām, kas saistītas ar cenu līmeni, darbības izmaksām, pakalpojumu līmeni un bāzes atrašanās vietu. Ekonometriskajā analīzē, ko Komisija veica saskaņā ar “nemainīgas ietekmes” (jeb “paneļa datu”) metodi, esot daudz kļūdu. Komisijai neesot izdevies sniegt pierādījumus tam, ka *Aer Lingus* ietekmē *Ryanair* cenas. Tas atbilstot *Ryanair* apgalvojumam, saskaņā ar

kuru tās cenu politiku virza tās “vēlēšanās izplatīt savu zemo cenu modeli” jaunos tirgos un jaunos maršrutos, un to “materiāli neietekmē” konkurentu darbība. Komisija apgalvojot, ka ir noteikusi “sistemātisku attiecību” saistībā ar diviem atšķirīgiem modeļu kopumiem, kas saistīti attiecīgi ar *Ryanair* “lidojumu biežumu” un “klātbūtni”. Tā apgalvojot, pirmkārt, ka tad, ja *Ryanair* lidojumu biežums pieaug par 1 %, *Aer Lingus* cenas samazinās par 0,025 % (t.i., ļoti niecīgi) un, otrkārt, ka *Ryanair* klātbūtne kādā maršrutā mudina *Aer Lingus* piemērot tikai nedaudz zemākas cenas (t.i., par 5–8 % zemākas) nekā tās cenas, ko tā piemērotu citos gadījumos. Neraugoties uz šiem skaitļiem, kas pierāda tikai ierobežotu konkurenci, Komisija esot pārāk augstu novērtējusi patieso konkurences ietekmi, ko abas aviosabiedrības rada viena otrai.

<sup>140</sup> Pirmkārt, attiecībā uz norādīto “lidojumu biežuma” ietekmi uz cenām Komisijas izklāsts esot “ļoti kļūdainis”. Kaut arī Komisijas norādītā ietekme var būt statistiski nozīmīga, tās reālā nozīme ekonomiskajā ziņā esot niecīga. Kaut arī apstrīdētajā lēmumā Komisija nav minējusi vienu no kļūdām, ko tā sākotnēji pieļāva, Komisija apgalvojot, ka tad, ja *Ryanair* pilnīgi pamestu visus maršrutos, kuros darbība pārklājas, un atteiktos no visas savas peļņas šajos maršrutos, tā rezultāts būtu *Aer Lingus* tarifu pieaugums par 10–12 %. Šāds rezultāts esot “gandrīz neiespējams”, jo *Ryanair* ir apņēmusies nesamazināt savu lidojumu biežumu maršrutos, kuros darbības pārklājas, un šis rezultāts izriet no “ārkārtīgi kļūdainais interpretācijas”, jo ar izmantotajiem modeļiem neesot iespējams novērtēt tik nozīmīgu izmaiņu sekas. Turklāt lidojumu biežuma regresija atklāj, ka pat nozīmīgām izmaiņām *Ryanair* lidojumu biežumā ir tikai niecīga ietekme uz *Aer Lingus* cenām.

<sup>141</sup> Otrkārt, attiecībā uz “klātbūtnes” regresiju Komisijas ekonometriskā analīze norādot, ka *Aer Lingus* cenas maršrutos, kurus apkalpo *Ryanair*, ir par 5–8 % zemākas nekā

šīs sabiedrības cenas maršrutos, kuros *Ryanair* neveic lidojumus. *Ryanair* kopumā nodrošinot pusi no katra attiecīgā maršruta jaudas. Līdz ar to, ja *Ryanair* atteiktos no būtiskas šīs jaudas daļas, tas tikai nedaudz ietekmētu *Aer Lingus* cenas. Tik vāja ietekme, kas izriet no tik nozīmīgas klātbūtnes, nenozīmējot, ka *Ryanair* rada *Aer Lingus* ievērojamu konkurences spiedienu.

142 Treškārt, teorētiski Komisijas modeļi radot rezultātu, kas ir tiešā pretrunā ekonomikas principiem. Tādējādi esot kļūdaini uzskatīt, ka tad, ja pārējie faktori ir nemainīgi, jaudas pieaugums izraisa cenu pieaugumu. Saskaņā ar labi zināmu ekonomikas principu pārdošanas apjoma pieaugums, gluži pretēji, izraisot cenu samazināšanos.

143 Ceturtkārt, Komisijas secinājumi neiztur nelielas izmaiņas tajā, kā izmantotajā modelī ir ņemta vērā sezonālā ietekme. Noteiktā maršrutā piemērotās cenas varot sistemātiski mainīties atkarībā no attiecīgā mēneša, ņemot vērā pieņēmumus, kas neietekmē konkurences ietekmi uz cenām. Empīriskā modelī, kas paredzēts, lai skaidrotu cenas, esot jāņem vērā sezonālā ietekme, pat ja nav "pareiza" veida, kā to izdarīt. Tomēr šajā gadījumā Komisija esot uzskatījusi, ka katra gada katrs mēnesis ir atšķirīgs, bet konkrēta mēneša laikā ietekme uz visiem maršrutiem ir līdzīga. Tā, piemēram, Komisija esot uzskatījusi, ka decembrī maršrutos, kuru galamērķis ir ziemas sporta centri, ir tāds pats pieprasījuma pieaugums kā maršrutos ar vasarā aktuāliem galamērķiem, un tas esot acīmredzami nepareizi. Tādējādi 2007. gada septembra *RBB Economics* ziņojumā, kurā ir sniegta apstrīdētā lēmuma ekonomiska kritika un kurš ir pievienots prasības pieteikuma pielikumā, esot norādīts, ka, ja sezonālā ietekme būtu modelēta saprātīgi, bet atšķirīgi, Komisijas secinājums, ka *Ryanair* rada sistemātisku ietekmi uz *Aer Lingus* cenām, vairs nebūtu spēkā. Sezonālā ietekme neesot pareizi modelēta.

- <sup>144</sup> Piektkārt, prasītāja norāda, ka Komisija, lai pieņemtu vai noraidītu faktus, ir piemērojusi nekonekventus kritērijus. Šajā ziņā prasītāja atsaucas uz 2007. gada septembra *RBB Economics* kritiku ekonomikas jomā. Komisijas veiktā ekonometriskā analīze skaidri neparādot, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* savstarpēji reaģē uz otras sabiedrības īpašajiem piedāvājumiem. Līdz ar to esot jāuzskata, ka šī reakcija uz īpašajiem piedāvājumiem ir vai nu pārāk reta, vai pārāk ierobežota, lai to varētu uzskatīt par tādu, kas apliecina ievērojamu konkurenci starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm.
- <sup>145</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

b) Vispārējās tiesas vērtējums

- <sup>146</sup> Prasītāja apstrīd cenu regresijas analīzi, ko Komisija veikusi atbilstoši tā dēvētajai “ne-mainīgas ietekmes” metodei. Pēc tās domām, no šīs analīzes neizriet neviens fakts, kas ļautu novērtēt *Aer Lingus* ietekmi uz tās cenām, un tas apstiprina prasītājas apgalvojumu, ka konkurentu darbība to neietekmē. Tādējādi Komisija esot pārāk augstu novērtējusi faktiskos konkurences ietekmi, ko aviosabiedrības viena otrai rada.
- <sup>147</sup> Saistībā ar šo jautājumu prasītāja atkārtoti pauž argumentus, kurus tā izklāstīja administratīvajā procesā un kuri tika izskatīti un noraidīti apstrīdētajā lēmumā. Šajā ziņā, lai saprastu cenu regresijas analīzes nozīmi padziļinātās izpētes fāzē, ir jāatsaucas uz

apstrīdētā lēmuma saturu. Šī nozīme ir jānovērtē saskaņā ar judikatūru par Komisijas rīcības brīvību ekonomikas jomā (skat. šī sprieduma 29. un 30. punktu).

- <sup>148</sup> Apstrīdētā lēmuma 450.–488. apsvērumā Komisija ir izklāstījusi cenu regresijas analīzes rezultātus, kas veikta, izmantojot *Ryanair* piedāvāto transversālās regresijas metodi (apstrīdētā lēmuma 7.4.3.1. punkts), un rezultātus, kas iegūti, izmantojot regresijas metodi ar nemainīgu ietekmi, kurai Komisija deva priekšroku (apstrīdētā lēmuma 7.4.3.3. punkts). Šie rezultāti lika tai secināt, ka tās analīze apstiprina ievērojamu konkurences mijiedarbību starp *Ryanair* un *Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 7.4.3. punkta virsraksts).
- <sup>149</sup> Apstrīdētā lēmuma 450. apsvērumā Komisija vispirms uzsvēra, ka tā “uzskata, ka iepriekšējā[-os] punktā[-os] aprakstītie fakti sniedz pietiekamus pierādījumus konkurencei, ko viena otrai rada *Aer Lingus* un *Ryanair*”. Cenu regresijas analīze tika veikta, lai Komisija varētu pārbaudīt un novērtēt *Ryanair* un *Aer Lingus* iesniegtos ekonomiskos novērojumus, kā arī novērtēt, kāda varētu būt katras koncentrācijā iesaistītās puses iespējamā ietekme uz otras puses tarifiem.
- <sup>150</sup> Saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 452. apsvērumu šīs cenu regresijas analīzes mērķis bija pārbaudīt:

— vai vienas koncentrācijā iesaistītās puses klātbūtne kādā maršrutā ir saistīta ar ievērojamu otras puses tarifu samazinājumu no statistikas un ekonomiskā viedokļa;

- vai koncentrācijā iesaistītās puses rada viena otrai lielāku konkurences spiedienu nekā jebkurš cits esošais konkurents;
  
- vai faktam, ka ir kāds esošs vai potenciāls konkurents, kuram galamērķa lidostā ir ievērojama klātbūtne maršrutā no Dublinas, ir ievērojama ietekme uz koncentrācijā iesaistīto pušu cenām;
  
- vai vienas koncentrācijā iesaistītās puses lielākai klātbūtnei (lidojumu biežuma ziņā) ir izteikta ietekme uz otras puses tarifiem.

151 Kā izriet no apstrīdētā lēmuma, transversālās regresijas metode nozīmē, ka tiek pārbaudītas cenu atšķirības noteiktā skaitā maršrutu konkrētā brīdī (apstrīdētā lēmuma 453. apsvērumš). Tā paredz to cenu salīdzināšanu, kas tiek piemērotas maršrutos, kuros ir konkurence, ar cenām maršrutos, kuros nav konkurences. Regresijas analīze ar nemainīgu ietekmi izpaužas tā, ka tiek pārbaudītas cenu atšķirības attiecīgajos maršrutos noteiktā laika posmā, proti, no 2002. gada janvāra līdz 2006. gada decembrim (apstrīdētā lēmuma 482. apsvērumš). Tā paredz, ka tiek salīdzinātas cenas attiecīgā maršrutā laika posmos, kuros nav konkurences, ar cenām laika posmos, kuros pastāv konkurence.

152 Attiecībā uz regresijas analīzi ar nemainīgu ietekmi Komisija atzina, ka regresija, kas ir balstīta uz paraugu ar nemainīgu ietekmi, kas raksturīgs attiecīgam maršrutam, var vājināt iespēju atņemt mainīgo lielumu, kas ietekmē transversālo regresiju. Tā uzskatīja, ka šī metode ir “vispiemērotākā, lai vērtētu konkurences spiedienu, ko *Ryanair* rada attiecībā uz *Aer Lingus*” (apstrīdētā lēmuma 477. apsvērumš).

- 153 Lietas dalībnieku argumenti par transversālās regresijas analīzi ir izklāstīti un vērtēti turpmāk tekstā (skat. tālāk 183. un nākamās punktus), tā kā šajos apsvērumos tiek vērtēta tikai regresijas analīze ar nemainīgu ietekmi.
- 154 Lai kritizētu Komisijas veikto regresijas analīzi ar nemainīgu ietekmi, prasītāja pauž vairākus argumentus, kuri jāpārbauda saskaņā ar loģisko kārtību, kas ievērota apstrīdētajā lēmumā, kurā Komisija vispirms vērtēja klātbūtnes kritēriju (skat. apstrīdētā lēmuma 482. apsvērumu) un pēc tam pārbaudīja lidojumu biežuma kritēriju (skat. apstrīdētā lēmuma 485. apsvērumu).
- 155 Attiecībā uz “klātbūtnes” ietekmi uz cenām prasītāja apgalvo, ka Komisijas analīze parādīja, ka *Aer Lingus* cenas maršrutos, kurus apkalpo prasītāja, ir par 5–8% zemākas nekā *Aer Lingus* cenas maršrutos, kuros *Ryanair* neveic lidojumus. Tā kā *Ryanair* kopumā nodrošinot pusi no katra attiecīgā maršruta jaudas, tad gadījumā, ja *Ryanair* atteiktos no ļoti būtiskas šīs jaudas daļas, tas tikai nedaudz ietekmētu *Aer Lingus* cenas. Tik vāja ietekme, kas izriet no tik nozīmīgas klātbūtnes, nenozīmē, ka *Ryanair* rada *Aer Lingus* ievērojamu konkurences spiedienu. Turklāt Komisijai neesot izdevies sniegt pierādījumus par *Aer Lingus* ietekmi uz *Ryanair* cenām (skat. šī sprieduma 139. un 141. punktu).
- 156 Pirmkārt, Komisija uzskatīja, ka regresija ar nemainīgu ietekmi nesniedz ticamus aprēķinus par *Aer Lingus* klātbūtnes iespējamo ietekmi uz *Ryanair* cenām. Šajā sakarā tā norādīja, ka ir pārāk maz piemēru par *Aer Lingus* ienākšanu maršrutā, kuru jau apkalpo *Ryanair*, vai izstāšanos no tāda maršruta (apstrīdētā lēmuma 486. apsvērumi). Šo apsvērumu prasītāja nav apstrīdējusi.

157 Ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā atzina, ka tā nespēj sniegt ekonometrisku pierādījumu par *Aer Lingus* ietekmi uz *Ryanair* cenām un ka tas ir izskaidrojams ar iepriekš minēto iemeslu. Komisija tomēr centās parādīt, ka “tas ne apstiprina, ne atspēko pieņēmumu, saskaņā ar kuru *Aer Lingus* rada konkurences spiedienu uz *Ryanair* cenām”. Komisija pamatoja šo apgalvojumu, precizējot, ka “[apstrīdētā lēmuma 7.4.2. punktā] sniegtie pierādījumi skaidri parāda, ka *Ryanair* tāpat kā *Aer Lingus* pastāvīgi pārbauda savu reisu noslodzi un gan vienas, gan otras [sabiedrības] cenas atbilstoši pielāgo savas cenas” (apstrīdētā lēmuma 486. apsvērums un 487. zemsvītras piezīme, kurā ir atsauce uz apstrīdētā lēmuma 7.4.2. punktu par to, ka katra koncentrācijā iesaistītā puse reaģē uz otras puses īpašajiem piedāvājumiem un reklāmas kampaņām).

158 Prasītāja šajā sakarā tāpat tikai atkārtoti kādu apstrīdētajā lēmumā izklāstītu apsvērumu, tomēr no tā nav iespējams secināt, ka starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm nav konkurences spiediena. Tas, ka nav pietiekamu datu par *Aer Lingus* ienākšanu maršrutā, kuru jau apkalpo *Ryanair*, vai izstāšanos no šāda maršruta, ir izskaidrojams ar objektīvu iemeslu, kuru prasītāja nav apstrīdējusi, un ar to nepietiek, lai apgalvotu, ka Komisija ir pārāk augstu vērtējusi konkurences spiedienu starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm, kas izriet no citiem pierādījumiem, kuri ir izklāstīti apstrīdētajā lēmumā.

159 Otrkārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka, tā kā ir daudz piemēru par *Ryanair* ienākšanu maršrutos, kurus jau apkalpo *Aer Lingus*, vai izstāšanos no tādiem maršrutiem, regresijas analīze ar nemainīgu ietekmi bija pilnīgi piemērota, lai novērtētu, vai *Ryanair* klātbūtne ir “negatīvā ziņā saistīta” ar *Aer Lingus* cenām (apstrīdētā lēmuma 483. apsvērums). Arī šo apsvērumu prasītāja nav apstrīdējusi.

- 160 Regresijas analīze ar nemainīgu ietekmi it īpaši ļāva apstiprināt pieņēmumu, saskaņā ar kuru “atkarībā no kritērija *Ryanair* klātbūtne ir saistīta ar to, ka tad, ja runa ir par pilsētu pāriem, kas atbilst Komisijas noteiktajai tirgus definīcijai, *Aer Lingus* cenas ir par 7–8% zemākas, bet lidostu pāru gadījumā — par 5% zemākas”. Pēc Komisijas domām, šis fakts ir ekonomiski un statistiski nozīmīgs visos pārbaudītajos regresijas gadījumos (apstrīdētā lēmuma 485. apsvēruma), lai gan prasītāja norāda, ka tas liecina tikai par ierobežotu konkurenci.
- 161 Prasītāja tāpat nekritizē šos rezultātus pašus par sevi, bet tikai to nozīmi. Tomēr prasītājas apgalvojumi šajā jautājumā neļauj saprast, kāpēc tās klātbūtnes ietekmi uz *Aer Lingus* cenām nevar uzskatīt par ekonomiski un statistiski nozīmīgu, kā Komisija to norāda.
- 162 Šajā sakarā ir jānorāda, ka ietekme uz cenām 7–8% apmērā uzreiz šķiet nozīmīga. Turklāt pastāv risks šo faktu pienācīgi nenovērtēt, jo runa ir par vidējo rādītāju, kurā nav īpaši ņemti vērā maršruti, kuros koncentrācijas rezultātā izveidotos monopola stāvoklis. Tāpat, kā ir norādīts apstrīdētā lēmuma 488. apsvērumā, Komisijas veiktajā salīdzinājumā nav ņemta vērā *Ryanair* — kā potenciālā konkurenta maršrutos no Dublīnas — klātbūtnes ietekme uz *Aer Lingus* cenām (apstrīdētā lēmuma 7.6. punkts). Patiešām ir iespējams, ka šajos maršrutos *Aer Lingus* nosaka zemākas cenas nekā tās, ko tā prasītu, ja *Ryanair* nebūtu bāzes Dublīnas lidostā. Tādējādi prasītāja nevar tikai apstrīdēt nozīmi, kāda piešķirta konstatētajai ietekmei, pamatojoties uz to, ka, pēc tās domām, šī ietekme nav pietiekami nozīmīga ekonomiskā ziņā.
- 163 Turklāt ir svarīgi neaizmirst nozīmi, kāda konkurences situācijas novērtēšanā ir piešķirta regresijas analīzei ar nemainīgu ietekmi. Tādējādi Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka šī analīze apstiprina un papildina secinājumus, kas izriet no kvalitātīvajiem pierādījumiem, saskaņā ar kuriem *Ryanair* un *Aer Lingus* ir sīvi konkurenti.

Tā norādīja, ka šie rezultāti atbilst arī lielākās to personu daļas viedoklim, kuras tika aptaujātas klientu aptaujas laikā, no kā izriet, ka koncentrācijā iesaistītās puses ir “sīvākie konkurenti” gadījumā, ja maršrutu apkalpo vēl citas sabiedrības. Šajā sakarā Komisija secināja, ka “regresijas ar nemainīgu ietekmi līdz ar to sniedz skaidrus un apstiprinošus pierādījumus tam, ka *Aer Lingus* cenas pašlaik ietekmē *Ryanair* konkurences spiedienu” (apstrīdētā lēmuma 489. un 490. apsvērumi). Šādā kontekstā ir jāvērtē nozīme, kāda piešķirta regresijas analīzei ar nemainīgu ietekmi. No tā izriet, ka apstrīdētajā lēmumā ir uzsvērts ne tik daudz starp *Ryanair* un *Aer Lingus* esošās konkurences intensitāte, bet gan tas, ka šīs abas sabiedrības ir “sīvākie konkurenti” un ka pastāv konkurences spiediens, ko *Ryanair* rada attiecībā uz *Aer Lingus*. Rezultāti, ko Komisija ieguva, ņemot vērā klātbūtnes kritēriju, ļauj pamatot šos abus pēdējos vērtējumus.

<sup>164</sup> Līdz ar to prasītāja nav pierādījusi, kādā ziņā Komisija ir pārsniegusi savu judikatūrā atzīto rīcības brīvību [vērtēt] ekonomiska rakstura situācijas.

<sup>165</sup> Attiecībā uz “lidojumu biežuma” ietekmi uz cenām prasītāja norāda, ka apstrīdētajā lēmumā sniegtais izklāstījums ir “ļoti kļūdainis”, jo pat tad, ja Komisijas atzītā ietekme ir statistiski nozīmīga, tās ekonomiskā nozīme ir neliela. Tāpat Komisija apstrīdētajā lēmumā neesot minējusi kādu kļūdu, kas sākotnēji tika pieļauta administratīvajā procesā, un esot nonākusi pie rezultāta, kurš ir “gandrīz neiespējams”. Turklāt lidojumu biežuma regresija parādot, ka pat nozīmīgām izmaiņām *Ryanair* lidojumu biežumā ir tikai niecīga ietekme uz *Aer Lingus* cenām (skat. šī sprieduma 140. punktu).

166 Attiecībā uz šo jautājumu ir jānorāda, ka regresijas analizē ar nemainīgu ietekmi Komisija izmantoja kādu citu kritēriju, nevis sākotnējo klātbūtnes kritēriju, kas tika vērtēts iepriekš. Runa ir par lidojumu biežuma kritēriju, kura mērķis ir pārbaudīt, vai vienas koncentrācijā iesaistītās puses lidojumu biežums noteiktā maršrutā izraisa otras puses tarifu samazināšanos (apstrīdētā lēmuma 482. apsvēruma). Komisija apstrīdētajā lēmumā skaidri norādīja, ka tādas regresijas radīta ietekme, kuras pamatā ir lidojumu biežums, ļauj vairot ticamību rezultātiem, kas iegūti, piemērojot klātbūtnes kritēriju (apstrīdētā lēmuma 485. apsvēruma ceturtdaļa). Pēc Komisijas domām, tāda ietekme uz cenām, kas noteikta, izmantojot lidojumu biežuma kritēriju, ir papildu fakts, kas ļauj pārbaudīt tās ietekmes “noturību”, kas iegūta, izmantojot klātbūtnes kritēriju.

167 Šādos apstākļos Komisija secināja, ka *Ryanair* klātbūtnes līmeņa noteikšana, ņemot vērā lidojumu biežumu maršrutā, kas izmantots kā aizstājamais mainīgais lielums, ļauj apstiprināt, ka *Ryanair* rada konkurences spiedienu attiecībā uz *Aer Lingus*. Komisija apstrīdētajā lēmumā arī norādīja, ka “atkarībā no kritērija tādas regresijas radīta ietekme, kuras pamatā ir lidojumu biežums un kura izteikta koncentrācijas cenās, ir apmēram 5–6% (vidēji visos maršrutos) vai 10–12% (ja ņem vērā tikai maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas)” (apstrīdētā lēmuma 485. apsvēruma ceturtdaļa).

168 Šo Komisijas analīzi nevarot atspēkot prasītājas apgalvojums, ka tās izklāstījums ir “ļoti kļūdainis” un rezultāts — “gandrīz neiespējams”. Lai apgalvotu, ka rezultāts ir “gandrīz neiespējams”, prasītāja norāda, ka tā pēc koncentrācijas īstenošanas ir apņēmusies nesamazināt lidojumu biežumu maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas. Tomēr šī apņemšanās, kas attiecas uz nākotni, nav pamats apšaubīt tās ekonometriskās analīzes rezultātus, kuru Komisijas veica, izmantojot datus, kas attiecas uz laika posmu no 2002. gada janvāra līdz 2006. gada decembrim. Šajā analīzes stadijā Komisija tikai izklāstīja dažādus faktus, kas ņemti vērā norāžu kopumā, kurš izmantots,

lai nonāktu pie secinājuma, ka lietas dalībnieki pašlaik konkurē (apstrīdētā lēmuma 7.4. punkts).

- 169 Lai apgalvotu, ka izklāstījums ir “ļoti kļūdainis”, prasītāja norāda, ka ar izmantotajiem modeļiem nav iespējams novērtēt tik nozīmīgu izmaiņu ietekmi. Pēc prasītājas domām, Komisija sniedz “alternatīvu un kļūdainu” interpretāciju par lidojumu biežuma regresiju, cenšoties aprēķināt gaidāmo cenu pieaugumu gadījumā, ja prasītāja atstātu visus maršrutus, kurus apkalpo *Aer Lingus*. Šajā sakarā tā atsaucas uz apstrīdētā lēmuma IV pielikuma 290. punktu. Tomēr ir jākonstatē, ka Komisija minētajā pielikumā ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ tā izmantoja prasītājas kritizēto pieņēmumu. Tā šajā gadījumā pēc analogijas izmantoja to pašu metodi, kuru izmantoja ekonomikas eksperti, kas bija iesaistīti lietā *FTC v. Staples/Office Depot ASV* (skat. apstrīdētā lēmuma IV pielikuma 288.–290. punktu un minētā pielikuma 87. zemsvītras piezīmē minētās atsauces uz publikācijām). Tādējādi prasītāja nevar tikai apgalvot, ka šis pieņēmums ir uzskatāms par lidojumu biežuma regresijas “alternatīvu un kļūdainu interpretāciju”, nevērtējot Komisijas minētos iemeslus, kuru dēļ tā šajā lietā ir izmantojusi šo pieņēmumu. Tāpat ir jāņem vērā, ka lidojumu biežuma ietekmes uz cenām analīzei Komisija ir piešķīrusi tikai papildu nozīmi un tā ir minēta tikai, lai apstiprinātu, ka *Ryanair* rada konkurences spiedienu attiecībā uz *Aer Lingus*, un lai vairotu ticamību rezultātiem, kas iegūti, izmantojot klātbūtnes kritēriju (skat. šī sprieduma 166. un 167. punktu). Neatkarīgi no tā, vai šie rezultāti ir iegūti, izmantojot klātbūtnes kritēriju vai izmantojot lidojumu biežuma kritēriju, tiem jebkurā gadījumā ir tikai ierobežota nozīme konkurences situācijas vērtējumā (skat. šī sprieduma 163. punktu).

- 170 Līdz ar to prasītāja nav pierādījusi, kādā ziņā Komisija ir pārsniegusi savu judikatūrā atzīto rīcības brīvību [vērtēt] ekonomiska rakstura situācijas.

- 171 Attiecībā uz iebildumu par kļūdu, ko Komisija sākotnēji pieļāvusi, ir jānorāda, ka tā izriet no administratīvā procesa laikā iesniegtā paziņojuma par iebildumiem IV pielikuma 64. punkta, kurā Komisija ir norādījusi:

“[...] Šī pieeja mums ļauj [...] lidojumu biežuma mainīgā lieluma koeficientu interpretēt kā cenu elastību attiecībā uz to lidojumu biežumu mēnesī, ko sāncensis piedāvā attiecīgajā maršrutā. Tādējādi, ja koeficients ir, piemēram, 0,02, tas nozīmē, ka konkurenta lidojumu biežuma mēnesī palielināšana par 1 % izraisa tarifu pieaugumu par 2%.”

- 172 Otrajā teikumā Komisijai bija jāraksta “ja koeficients ir 2”. Šī kļūda tomēr ir nenozīmīga. Tā attiecas uz hipotētisku piemēru, kas izmantots, lai raksturotu koeficienta nozīmi lidojumu biežuma kritērija piemērošanā. Šai kļūdai nav saistības ar to, kā Komisija ir interpretējusi faktiskos rezultātus. Apstrīdētajā lēmumā kļūda nav noslēpta, bet ir skaidri minēta (apstrīdētā lēmuma IV pielikuma 285. un 286. punkts). Turklāt šī kļūda neattiecas uz klātbūtnes kritēriju, kas tiek uzskatīts par atbilstīgāku (skat. šī sprieduma 166. punktu).

- 173 Tādējādi Komisijai nevar pārnest, ka tā apstrīdētajā lēmumā būtu sniegusi nederīgu analīzi nelielas, iepriekš pieļautas kļūdas dēļ, kas pielīdzināma pareizrakstības kļūdai.

- 174 Attiecībā uz argumentu, saskaņā ar kuru Komisijas modeļi ir pretrunā ekonomikas teorijai, jo tie noved pie paradoksāla rezultāta, ka jaudas palielināšana izraisa cenu pieaugumu (skat. šī sprieduma 142. punktu), ir jānorāda, kā Komisija to ir darījusi, ka, tā kā jauda ir noteikta pirms cenām pasažieru gaisa pārvadājumu nozarē, izmantotie

ekonometriskie kritēriji rāda saikni starp tarifem un paredzēto pieprasījumu brīdī, kurā tiek noteikta jauda (nevis faktisko pieprasījumu). Prasītājas argumentā tādējādi nav ņemtas vērā iezīmes, kas raksturīgas attiecīgajai nozarei, kurā lēmumiem, kas saistīti ar jaudu, piemīt zināmas īpatnības.

<sup>175</sup> Saistībā ar argumentu par to, ka Komisijas secinājumi neiztur nelielas izmaiņas pieņēmumos, uz kuriem ir balstīts modelis, prasītāja norāda, ka Komisija ir uzskatījusi, ka katra gada katrs mēnesis ir atšķirīgs, bet konkrēta mēneša laikā ietekme uz visiem maršrutiem ir līdzīga. Pēc prasītājas domām, ja sezonālā ietekme būtu modelēta saprātīgi, bet atšķirīgi, Komisijas secinājums, ka *Ryanair* rada sistemātisku ietekmi uz *Aer Lingus* cenām, vairs nebūtu spēkā (skat. šī sprieduma 143. punktu).

<sup>176</sup> Attiecībā uz šo jautājumu ir jānorāda, ka Komisijas veiktā regresijas analīze ar nemainīgu ietekmi izpaužas tādējādi, ka dažādos maršrutos tiek meklētas atšķirības, kas ietekmē cenas un nemainās laika gaitā. Komisija apstrīdētā lēmuma IV pielikumā ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskata, ka iegūtie rezultāti iztur citu kontroles mainīgo lielumu ieviešanu attiecībā uz pieprasījuma un piedāvājuma faktoriem, kuri var mainīties laika gaitā un atkarībā no maršruta. Tā norādīja, ka laikā nemainīgas ietekmes izmantošana ļauj pietiekami labi kontrolēt sezonālo raksturu un ārējus satricinājumus jebkurā mēnesī. Šie rezultāti izturot pat aizvietošanas modeļu izmantošanu ar mērķi ņemt vērā sezonālo raksturu, ko *Ryanair* ieteica administratīvajā procesā (apstrīdētā lēmuma IV pielikuma 255.–267. punkts).

- 177 Prasītāja tādējādi tikai turpina apgalvot, ka cita pieeja sezonālajai ietekmei varētu mainīt iegūtos rezultātus. Tomēr apstrīdētā lēmuma pielikumā ir minēta atsauce uz šo pieeju, un prasītāja nav izklāstījusi, kādā ziņā Komisijas piezīmes šajā sakarā ir kļūdainas.
- 178 Līdz ar to prasītāja nav pierādījusi, kādā ziņā Komisija ir pārsniegusi savu judikatūrā atzīto rīcības brīvību [vērtēt] ekonomiska rakstura situācijas.
- 179 Atbildot uz argumentu par nekonsekventu kritēriju izmantošanu tam, lai pieņemtu vai noraidītu faktus (skat. šī sprieduma 144. punktu), ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā un tā IV pielikumā ir sīki izanalizējusi visu lietas dalībnieku iesniegtos ekonometriskos datus, kā arī par šiem datiem sniegtos apsvērumus. Komisija it īpaši veica citus paziņojumā par iebildumiem minēto pamata regresiju testus un izvērsumus, lai atbildētu uz šiem apsvērumiem (skat. apstrīdētā lēmuma IV pielikuma 7.3. punktu, kas veltīts šiem apsvērumiem).
- 180 Ņemot vērā šo analīzi un to, ka saistībā ar šajā sakarā minētajām piezīmēm prasītāja tikai atkārtoti citur izklāstītos iebildumus par dažādiem Komisijas veiktās regresijas analīzes ar nemainīgu ietekmi aspektiem, ir jāuzskata, ka prasītāja nav pierādījusi, kādā ziņā Komisija ir pārsniegusi savu judikatūrā atzīto rīcības brīvību [vērtēt] ekonomiska rakstura situācijas.

181 Attiecībā uz apgalvojumu, ka Komisijas veiktā ekonometriskā analīze skaidri neparāda, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* savstarpēji reaģē uz otras sabiedrības īpašajiem piedāvājumiem, ir jānorāda, ka tas nebija šīs analīzes mērķis (skat. šī sprieduma 150. punktu). Apstrīdētā lēmuma daļā, kas veltīta īpašo piedāvājumu un reklāmas kampaņu analīzei, Komisija nebalstījās uz regresijas analīzi ar nemainīgu ietekmi, bet uz *Aer Lingus* un *Ryanair* reklāmas stratēģijas analīzi (skat. apstrīdētā lēmuma 7.4.2. punktu, kā arī daudzās 474.–477. zemspītras piezīmē minētās atsauces uz paziņojumiem presei, uz *Ryanair* iekšējiem dokumentiem un uz *Aer Lingus* atbildi uz Komisijas anketu). Secinājumus, ko Komisija šajā daļā izdarījusi, pašus par sevi nevar atspēkot tādi rezultāti, kas gūti ekonometriskā analīzē, kuras mērķis nebija vērtēt šo jautājumu.

182 No apstrīdētā lēmuma un tā IV pielikuma satura analīzes tādējādi izriet, ka neviens prasītājas minētais arguments nevar atspēkot to secinājumu pamatotību, ko Komisija ir izdarījusi gan attiecībā uz izmantoto metodi, gan iegūtajiem rezultātiem un to izmantošanu apstrīdētajā lēmumā, vērtējot koncentrācijas ietekmi uz esošo konkurenci.

183 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka jebkurā gadījumā Komisijas veiktās regresijas analīzes rezultāti tika izmantoti tikai, lai apstiprinātu un papildinātu no kvalitatīvajiem pierādījumiem iegūtos secinājumus, saskaņā ar kuriem *Ryanair* un *Aer Lingus* ir sīvi konkurenti.

## 6. Par Ryanair iesniegto ekonometrisko analīzi

### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>184</sup> Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir izvēlējusies neņemt vērā ekonometriskos datus, ko tā iesniegusi administratīvā procesa laikā. Šie dati bijuši paredzēti tam, lai pārbaudītu, vai *Aer Lingus* klātbūtne kādā maršrutā traucē *Ryanair* piemērot augstākas cenas. Tajos ietilpstot transversāli dati, ar kuriem tiek savstarpēji salīdzināti divi maršruti, attiecībā uz vairāk nekā 300 maršrutiem visā Eiropā, kā arī viens paneļa modelis. Pēc prasītājas domām, šie abi elementi nemainīgi norāda, ka tad, kad prasītāja nosaka cenas, to neietekmē konkurences spiediens, kas izriet no *Aer Lingus* klātbūtnes kādā maršrutā. *Ryanair* iesniegtajiem datiem esot vairākas priekšrocības salīdzinājumā ar Komisijas izmantoto modeli (2007. gada septembra *RBB Economics* kritika ekonomikas jomā).

<sup>185</sup> Pirmkārt, *Ryanair* transversālajā modeli esot izmantoti dati par maršrutiem, kurus tā apkalpo. Komisija šos datus esot noraidījusi “teorētisku iemeslu” dēļ, kas ir balstīti uz to, ka šie dati tieši neattiecas uz Īriju, kas ir koncentrācijas skarto maršrutu sākumpunkts, un ka ir iespējams, ka rezultātus ietekmē “nenovērotas atšķirības” starp maršrutiem. Šie abi iebildumi esot acīmredzami nepamatoti, jo *Ryanair* izmantojot vienu un to pašu ekonomisko modeli visā Eiropā, nenošķirot maršrutus Īrijas un ārpus Īrijas maršrutos, un iebildums par “nenovērotām atšķirībām” attiecoties arī uz Komisijas modeli, jo Komisija pati attiecībā uz savu modeli esot atzinusi, ka pastāv “atlases problēma” un “endogenitātes problēma” attiecībā uz lidojumu biežumu.

- 186 Otrkārt, *Ryanair* iesniegtā paneļa regresija ļaujot kontrolēt svārstības, kas būtiski ietekmē cenas kādā maršrutā. Šī fakta dēļ metode esot labāka par Komisijas modeļiem, kurus piemērojot, ļoti iespējams, netiktu atbilstoši ņemti vērā faktori, kas saistīti ar pieprasījumu. Principā Komisija atzīstot priekšrocības, ko rada šī pieprasījuma iekļaušana attiecībā uz maršrutiem, bet tā patvaļīgi izvēloties to noraidīt tādēļ, ka teorētiski ir iespējams, ka mainīgais lielums “ir nederīgs zināmos” apstākļos. Turklāt attiecībā uz *Ryanair* secinājumu, saskaņā ar kuru *Aer Lingus* nav nekādas būtiskas ietekmes uz tās cenām, Komisija apgalvojot, ka “nespēja pierādīt statistiskas saiknes esamību nenozīmē, ka šādas saiknes nav” (apstrīdētā lēmuma 476. apsvērums). Tādējādi Komisija minot kritēriju, kuru nav iespējams izpildīt.
- 187 Treškārt, Komisija *Ryanair* ekonometrisko metodi atzīst par “alternatīvu”, lai gan runa ir par metodi, kādu izmanto ekonomisti, uz kuru darbiem ir balstīta tās analīze (apstrīdētā lēmuma IV pielikuma 117. un 288. punkts).
- 188 Līdz ar to *Ryanair* dati esot balstīti uz stabilākiem modeļiem nekā Komisijas dati, tie atklājot *Ryanair* ekonomisko modeli, dodot iespēju ņemt vērā pieprasījuma svārstības un esot “noturīgāki” pret modelēšanas pieņēmumu izmaiņām. Turklāt Komisijas ekonometriskā analīze neesot pretrunā no šiem datiem izdarītajam secinājumam, saskaņā ar kuru *Aer Lingus* nerada konkurences spiedienu attiecībā uz *Ryanair*.
- 189 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- <sup>190</sup> Prasītāja apgalvo, ka Komisija nevarēja noraidīt tās ekonometriskos datus, kā viņa to izdarīja apstrīdētajā lēmumā izklāstīto iemeslu dēļ (apstrīdētā lēmuma 7.4.3.1. punkts un tā IV pielikuma 5. punkts attiecībā uz transversālās regresijas analīzi, kā arī apstrīdētā lēmuma 7.4.3.2. punkts un tā IV pielikuma 6. punkts attiecībā uz divu fāžu regresijām).
- <sup>191</sup> Arī attiecībā uz šo jautājumu prasītāja atkārtu argumentus, kurus tā izklāstīja administratīvā procesa laikā un kuri tika izskatīti un noraidīti apstrīdētajā lēmumā. Šajā sakarā ir svarīgi atsaukties uz apstrīdētā lēmuma saturu, lai saprastu cenu regresijas analīzes nozīmi padziļinātās izpētes fāzē. Šī nozīme ir jānovērtē saskaņā ar judikatūru par Komisijas rīcības brīvību ekonomikas jomā (skat. šī sprieduma 29. un 30. punktu).
- <sup>192</sup> Vispirms ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā sīki izanalizēja abus *Ryanair* iesniegtos ekonometriskos pētījumus. Tādējādi, lai noraidītu transversālās regresijas analīzi, Komisija norādīja, ka *Ryanair* centās noteikt, vai tās tarifi ir zemāki tajos maršrutos, kuros tā konkurē ar *Aer Lingus*, un ka *Ryanair* apgalvo, ka ieguvusi šādu rezultātu, izanalizējot tarifus 313 Eiropas maršrutos, kurus tā apkalpo, no kā secinājusi, ka nav statistiski nozīmīgas saiknes starp tās tarifiem un *Aer Lingus* klātbūtni attiecīgajā maršrutā (apstrīdētā lēmuma 457.–459. apsvērums). Komisija atteicās atzīt, ka šis secinājums ir uzskatāms par pierādījumu tam, ka *Aer Lingus* nerada konkurences spiedienu attiecībā uz *Ryanair*, šādu iemeslu dēļ: pirmkārt, pētījuma rezultāti nav “noturīgi”, t.i., tie neiztur sākotnējo pieņēmumu nelielas izmaiņas, un dažu specifisku tehnisku problēmu dēļ šie rezultāti nav ticami; otrkārt, fakts, ka tiek salīdzināti dažādi maršruti (transversālā metode), ir problemātisks, jo netiek ņemtas vērā maršrutu

raksturīgās pazīmes; treškārt, iesniegtie dati attiecas ne tikai uz maršrutiem no Dublīnas un uz to, bet arī uz daudziem Eiropas maršrutiem, kas nav ne no Dublīnas, ne uz to (apstrīdētā lēmuma 460.–462. apsvēruma un tā IV pielikuma 5.2. punkts).

<sup>193</sup> Lai iespēju robežās novērstu šīs problēmas, Komisija veica pati savu transversālo analīzi par maršrutiem no Dublīnas un uz to. Iegūtie rezultāti neesot apstiprinājuši *Ryanair* secinājumus. Tie esot parādījuši, ka *Aer Lingus* cenas ir zemākas maršrutos, kurus apkalpo *Ryanair*, un ka *Ryanair* cenas ir zemākas tad, ja tā konkurē ar *Aer Lingus*. Tehnisku iemeslu dēļ Komisija apstrīdētajā lēmumā tomēr uzskatīja, ka nav iespējams izdarīt nevienu galīgu secinājumu ne no *Ryanair* veiktās, ne no Komisijas pašas veiktās transversālās analīzes (apstrīdētā lēmuma 463.–468. apsvēruma).

<sup>194</sup> Turklāt ir jākonstatē, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Komisija apstrīdētajā lēmumā nav patvaļīgi noraidījusi tās abus ziņojumus par divu fāžu regresijām (sauktas arī par “paneļa regresijām”). Šie ziņojumi tika rūpīgi izanalizēti, un tos neatzina par pierādījumiem apstrīdētā lēmuma 473.–475. apsvērumā un tā IV pielikuma 6. punktā minēto iemeslu dēļ. Komisija it īpaši norādīja, ka *Ryanair* izmantotā metode *de facto* sašaurina paraugu atlases pieeju līdz vienkāršai transversālajai analīzei. Kļūda, kas lika Komisijai noraidīt gan *Ryanair* veikto, gan pašas veikto transversālo analīzi, t.i., fakts, ka tika nepietiekami ņemtas vērā maršrutu raksturīgās pazīmes, padara par nederīgu arī *Ryanair* divu fāžu regresijas analīzi. Komisija arī norādīja, ka, izvēloties kompleksu divu fāžu metodi un datu kopumu, kas ietver maršrutus no Īrijas, *Ryanair* paaugstina iespēju, ka tās regresija nesniedz statistiski nozīmīgus rezultātus.

195 Tādējādi no apstrīdētā lēmuma un tā IV pielikuma satura analīzes izriet, ka neviens prasītājas minētais arguments nevar atspēkot to Komisijas secinājumu pamatojumu, saskaņā ar kuriem, pirmkārt, ne Komisijas, ne *Ryanair* transversālā analīze neatbilst nepieciešamajiem ticamības standartiem (apstrīdētā lēmuma 468. apsvērum), un, otrkārt, *Ryanair* divu fāžu regresijas analīzei nav pietiekama pierādījuma spēka, lai noteiktu, ka maršrutos no Īrijas *Ryanair* neizjūt nekādu konkurences spiedienu no *Aer Lingus* puses (apstrīdētā lēmuma 476. apsvērum).

## 7. Par čartera sabiedrību radīto konkurences spiedienu

### a) Lietas dalībnieku argumenti

196 Prasītāja apgalvo, ka čartera sabiedrības rada konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, “piemēram, saistībā ar galamērķiem sauļošanās vai slēpošanas virzienā”. Apstrīdētā lēmuma 6.7. punktā izslēdzot čartera sabiedrības no attiecīgā tirgus, Komisija esot pieļāvusi kļūdu. Lielāko daļu no sēdvietām čartera reisos laižot tirgū ceļojumu rīkotāju piedāvātu, organizētu ceļojumu veidā. Komisija apstrīdētajā lēmumā noliedzot jebkādu šo sēdvietu nozīmi ar pamatojumu, ka “tirgus, ko veido sēdvietu partiju pārdošana pie ceļojumu rīkotājiem, papildina sēdvietu pārdošanas privātpersonām tirgu” (apstrīdētā lēmuma 299. apsvērum). Tomēr klienti, kas rezervē čartera lidojumus pie ceļojumu rīkotājiem, bez grūtībām varot rezervēt regulāros lidojumus pie tādiem pārvadātājiem kā *Ryanair* (skat. Komisijas 2007. gada

4. maija lēmumu Lietā COMP/M.4601 — *KarstadtQuelle/My Travel*). Komisija apstrīdētājā lēmumā arī ir norādījusi, ka “fakts, ka minimāla servisa pārvadātāji negatīvi ietekmē ceļojumu rīkotājus, tomēr nenozīmē, ka šie ceļojumu rīkotāji rada konkurences spiedienu koncentrācijā iesaistītajām pusēm” (apstrīdētā lēmuma 308. apsvērumš). Tomēr negatīvā ietekme, ko ceļojumu rīkotājiem rada zemo cenu pārvadātāji, bez šaubām, rodoties “nepastarpinātības” rezultātā (t.i., patērētāji drīzāk būtu izvēlējušies neatkarīgi rezervēt brīvdienas ārzemēs, nekā pirkt organizētu ceļojumu). Ja, kas ir iespējams, ceļojumu rīkotāji reaģētu uz pārdošanas apjoma zaudējumu, samazinot cenas, lai piepildītu savas čartera lidmašīnas, tā sekas būtu tādas, ka daļa patērētāju pamestu regulāros zemo cenu pārvadātājus un izvēlētos ceļojumu rīkotāju produktus. Citiem vārdiem sakot, ceļojumu rīkotāji varot radīt zināmu konkurences spiedienu regulārajiem pārvadātājiem tiktāl, ciktāl šie pārvadātāji pārvadā patērētājus uz brīvdienu galamērķiem.

<sup>197</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

#### b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>198</sup> Prasītāja norāda, ka čartera sabiedrības rada konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, “piemēram, saistībā ar galamērķiem sauļošanās vai slēpošanas virzienā”. Tādējādi šis aviosabiedrības esot bijis jāņem vērā, nosakot attiecīgo tirgu un vērtējot ietekmi uz konkurenci.

199 Šajā kritikā tomēr ir tikai atgādināta faktiskā situācija, ko Komisija jau ir pārbaudījusi apstrīdētā lēmuma 6.7. punktā, kurā tā secināja, ka, pirmkārt, “lielākā daļa čartera sabiedrību piedāvāto pakalpojumu neietilpst tajā pašā tirgū kā regulārie gaisa pārvadājumu pakalpojumi (komplekso brīvdienu piedāvājumu pārdošana un sēdvietu pārdošana ceļojumu rīkotājiem)” un, otrkārt, “jautājums par to, vai ”tīro vietu “pārdošana ietilpst vienā un tajā pašā attiecīgajā tirgū, [var palikt neatbildēts], jo no tā nemainās vērtējums attiecībā uz konkurenci” (apstrīdētā lēmuma 311. apsvērum). Šis otrais secinājums ir balstīts uz apsvērumu, kuru prasītāja šajā lietā nav apstrīdējusi un saskaņā ar kuru čartera sabiedrības, piedāvājot ļoti nedaudz “tīro lidojumu” attiecīgajos maršrutos, neradot nozīmīgu konkurences spiedienu uz kopumu *Ryanair-Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 306. apsvērum).

200 Iemesli, kas izklāstīti apstrīdētajā lēmumā, ir pietiekami, lai pamatotu secinājumus, kurus Komisija no tiem izdarījusi. Turklāt prasītāja nav pierādījusi, ka tad, ja tiktu ņemtas vērā čartera sabiedrības, tas ietekmētu Komisijas veikto konkurences stāvokļa novērtējumu.

201 Līdz ar to šis prasītājas arguments ir jānoraida.

8. *Par pasažieru vidū veikto aptauju*

## a) Lietas dalībnieku argumenti

- 202 Prasītāja norāda uz “pārmērīgo nozīmi”, kas piešķirta pasažieru vidū veiktajai aptaujai, kuras rezultātā Komisija secināja, ka starp *Aer Lingus* un prasītāju pastāv daudz ciešākas konkurences attiecības, nekā tās ir patiesībā. Šī aptauja daudzējādā ziņā esot bijusi “nepietiekama un nepilnīga”, kā tas izriet no prasības pieteikuma pielikumā pievienotā 2007. gada septembra *York Aviation* ziņojuma par dažiem apstrīdētā lēmuma aspektiem.
- 203 Pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka šī aptauja bija tik slikti sagatavota, ka pasažieriem uzdotie jautājumi bija “pārprotami un maldinoši”. Komisija, saprātīgi rīkojoties, nevarēja neņemt vērā šo pārprotamību gadījumā, kurā viena no pamatproblēmām, kas galīgi jāatrisina, attiecas uz jautājumu par to, vai sekundāras nozīmes lidosta ir pietiekami tuvs aizstājējs noteiktai lielākajai lidostai. Šajā sakarā Komisija pati esot norādījusi, ka aptauja nebija paredzēta tam, lai vērtētu lidostu aizstājamību.
- 204 Otrkārt, prasītāja norāda, ka aptaujas īstenošanā bija vairāki trūkumi. Pirmkārt, aptaujas joma bijusi pārāk ierobežota, lai spētu pārstāvēt iedzīvotāju kopumā, un līdz ar to tās rezultāti nav ticami. Aptauja attiekusies tikai uz vienu no apmēram 50 attiecīgajām lidostām (t.i., uz Dublinas lidostu) (tā neattiecās uz Korkas, Šenonas, Apvienotās Karalistes vai Eiropas kontinentālās daļas lidostām), kā rezultātā var ievērojami zemāk novērtēt to pasažieru skaitu, kas nav no Īrijas, un to, cik lielā mērā pasažieri uzskata pārvadātājus, kas nav Īrijas pārvadātāji, par aizstājējiem maršrutos, kas savieno Dublinu un Apvienoto Karalisti vai Eiropas kontinentālo daļu. Otrkārt, ja principā ir iespējams rīkot aptauju, lūdzot aptaujātajām personām pašām aizpildīt anketu, šajā gadījumā šī metode ir izrādījusies acīmredzami nepiemērota pārprotamā un/vai īpaši virzītā formulējuma dēļ, kas izmantots anketas galīgajā versijā (skat.

anketas 8. jautājumu par aizstājāmību), un neatbilstoša labai praksei. Tāpat, ņemot vērā laika posmus, kuros aptauja tika veikta, dienas un nedēļas noslogojums bija mainīgs, kas apdraudot rezultātu ticamību (piemēram, maršrutā Dublina–Londona (Hītrova), kuru izmanto daudzi darījumu pasažieri, aptauja tika rīkota nedēļas nogalē, t.i., laika posmā, kurā šie pasažieri ceļo mazāk). Turklāt tika dalīta tikai anketa angļu valodā, kas nozīmē, ka to pasažieru proporcija, kuri nerunā angļiski un kuri atbildēja uz anketas jautājumiem (piemēram, aizjūras valstu iedzīvotāji un daži migrējošie darba ņēmēji, kas dzīvo Īrijā), bija neliela, un palielinās risks, ka jautājumi tika nepareizi saprasti.

<sup>205</sup> Treškārt, prasītāja norāda, ka aptaujas rezultātu turpmākā analīze ir tikpat “acīmredzami nepilnīga”. It īpaši “saprātīgs lēmumu pieņēmējs” nebūtu varējis izdarīt tādas secinājumus, kādus no šiem rezultātiem ir ieguvusi Komisija, iepriekš tos neizsverot *Ryanair* norādītajā veidā, t.i., veidā, kāds izklāstīts 2007. gada septembra *York Aviation* ziņojumā.

<sup>206</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>207</sup> Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir atsaukusies uz savu dienestu veikto aptauju pasažieru vidū un secinājusi, ka no tās izriet, ka pasažieri, kas izmanto lidojumus no

Dublinas vai uz to, uzskata *Aer Lingus* un *Ryanair* par “sīvākajiem konkurentiem” (apstrīdētā lēmuma 7.3.5. punkts, it īpaši 416. apsvērums un 450. zemsvītras piezīme, kā arī apstrīdētā lēmuma I pielikuma 3. punkts un II pielikuma A.4.5. tabula). Rezultāti ir uzlūkoti, ņemot vērā neizsvērtus datus (apstrīdētā lēmuma 7.3.5.1. punkts), neizsvērtus datus pa maršrutu kategorijām (apstrīdētā lēmuma 7.3.5.2. punkts) un izsvērtus datus, un tie ir nozīmīgi (apstrīdētā lēmuma 428. apsvērums). Šos rezultātus apstiprinot kāda cita *Aer Lingus* veikta aptauja (apstrīdētā lēmuma 430. apsvērums).

208 Attiecībā uz iebildumiem par aptaujas uztveramību un uzdotajiem jautājumiem ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 419. apsvērumā ir norādījusi aptaujas galveno mērķi, t.i., apstiprināt vai noraidīt *Ryanair* apgalvojumu, saskaņā ar kuru šīs sabiedrības un *Aer Lingus* attiecīgie klienti maršrutos no Dublinas šīs sabiedrības neuzskata par aizstājējām. Līdz ar to Komisija varēja pamatoti uzskatīt, ka tieša jautājuma uzdošana pasažieriem par to, vai viņi ņēma vērā *Aer Lingus* vai *Ryanair*, izvēloties lidojumu kādā konkrētā maršrutā no Dublinas, ir labākais veids, kā izvairīties no nekonkrētas atbildes uz jautājumu, kura mērķis ir pārbaudīt *Ryanair* apgalvojumu, saskaņā ar kuru koncentrācijā iesaistītās puses nerada viena otrai konkurences spiedienu. Tādējādi prasītāja nevar kritizēt šāda jautājuma izvēli.

209 Tāpat nevar apgalvot, ka aptaujas joma bijusi pārāk ierobežota, lai spētu pārstāvēt [iedzīvotāju kopumā], ņemot vērā, ka Komisija apkopoja apmēram 2500 atbilžu uz anketas jautājumiem, kas bija izstrādāti īpaši šai lietai un atbilstoši lūgumam, ko *Ryanair* šajā sakarā bija izteikusi. Pārējā prasītājas kritika par aptauju, t.i., par tās īstenošanu nedēļas nogalē, angļu valodā, tikai Dublinā un izmantojot metodi, kurā aptaujātie paši aizpilda anketu, ir skatīta apstrīdētā lēmuma I pielikumā, kurā pasažieru aptauja ir sīki izklāstīta (apstrīdētā lēmuma 415. apsvērums) un kurā Komisija būtībā ir pārliecināta norādījusi, ka šīs īpatnības ir skaidrojamas tādējādi, ka nebija pietiekami daudz laika, lai īstenotu plašāka mēroga aptauju, visas nedēļas garumā, vairākās valodās,

pārējās lidostās un neizmantojot metodi, kurā aptaujātie paši aizpilda anketu, kas gan parasti tiek izmantota gaisa pārvadājumu jomā.

- 210 Atbildot uz iebildumu par to, ka aptaujas rezultāti netika izsvērti, ir jānorāda, ka pēc *Ryanair* atbildes uz paziņojumu par iebildumiem saņemšanas Komisija izsvēra rezultātus *Ryanair* ierosinātajā veidā un secināja, ka galvenos secinājumus tas nemaina. Tas ir izklāstīts apstrīdētā lēmuma 426.–430. apsvērumā, un prasītāja to šajā prasībā nav apstrīdējusi.
- 211 Līdz ar to, ņemot vērā it īpaši, ka prasītājas apsvērumi ir vispārīgi, jo tā tikai min iespēju veikt pilnīgāku aptauju, neņemot vērā apstākļus, kas saistīti ar termiņiem, kuri paredzēti koncentrāciju kontroles jomā, ir jāuzskata, ka prasītāja no tiesību viedokļa pietiekami nav pierādījusi, ka minētie Komisijas secinājumi ir kļūdaini.

## 9. Par klientuņēmumu vidū veikto aptauju

### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 212 Prasītāja norāda, ka Komisija nav rīkojusies kā “neatkarīgs, rūpīgs un objektīvs aptaujas rīkotājs”, novērtējot klientuņēmumu vidū veiktās aptaujas rezultātus (it īpaši

attiecībā uz atbildēm uz anketas 15., 19. un 21. jautājumu). Tā rīkojusies selektīvi un nekonekventi, minot šos rezultātus, lai pamatotu savu tēzi, ka pastāv arī “diferenciācija starp *Aer Lingus* un *Ryanair* zīmola un pakalpojumu piedāvājuma ziņā” (apstrīdētā lēmuma 366. apsvērums un 377. zemsvītras piezīme), bet neņemot tos vērā citā sakarā, piemēram, attiecībā uz lidostu aizstājāmību, jo šīs atbildes esot “izrādījušās nenozīmīgas saistībā ar atsevišķiem aptaujas aspektiem” (apstrīdētā lēmuma 97. apsvērums). Izvēloties neņemt vērā šīs atbildes attiecībā uz analīzi par to, cik ciešas ir *Ryanair* un *Aer Lingus* konkurences attiecības, Komisija neesot ņēmusi vērā to uzņēmumu viedokli, kuri neuzskata *Ryanair* un *Aer Lingus*, kā arī lidostas, kuras tās apkalpo, par saviem konkurentiem. Pēc Komisijas domām, lielo klientuzņēmumu viedoklis “noteikti neatspoguļo” *Ryanair* un *Aer Lingus* klientu viedokli, jo šiem lielajiem uzņēmumiem parasti ir svarīgs pārvaldājuma laiks un daudziem no tiem ir īpašas vienošanās (uzņēmumiem paredzēti nosacījumi) ar pārvaldātājiem, kas darbojas tīklā, un tāpēc lielie uzņēmumi-klienti attiecībā pret šiem pārvaldātājiem nav objektīvi (apstrīdētā lēmuma 414. apsvērums). Šie apsvērumi neesot pierādīti, un tas izslēdzot ļoti nozīmīgu pasažieru kategoriju, it īpaši attiecībā uz *Aer Lingus*, t.i., tādu pasažieru kategoriju, kuriem ir svarīgs pārvaldājuma laiks. Izslēdzot šos datus, Komisija esot pārāk augstu novērtējusi starp *Ryanair* un *Aer Lingus* esošās konkurences pakāpi, it īpaši maršrutos, kuros nozīmīgs kopējā pasažieru skaita īpatsvars ir darījumu pasažieri, kuriem ir svarīgs pārvaldājuma laiks. Piemēram, no 2005. gada jūnija līdz 2006. gada jūnijam *Microsoft* pie *Aer Lingus* rezervējis 3268 lidojumus maršrutā Dublina-Londona (Hītrova), bet pie *Ryanair* — tikai 34 lidojumus maršrutā Dublina-Londona (Stansteda).

213 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 214 Prasītāja kritizē veidu, kādā Komisija ir izmantojusi klientuzņēmumu atbildes uz tiem nosūtītajās anketās uzdotajiem jautājumiem. Kaut arī dažas no šīm atbildēm ir izmantotas apstrīdētajā lēmumā, piemēram, lai atzītu, ka starp *Aer Lingus* un *Ryanair* pastāvēja zināma atšķirība zīmola un pakalpojumu piedāvājuma ziņā (apstrīdētā lēmuma 366. apsvērums), citas atbildes nav ņemtas vērā tiktāl, ciktāl Komisija uzskatīja, ka tām ir ierobežota vērtība, it īpaši attiecībā uz lidostu aizstājamību (apstrīdētā lēmuma 97. apsvērums). Apstrīdētā lēmuma 414. apsvērumā Komisija ir sniegusi vairākus paskaidrojumus šajā sakarā.
- 215 Šķiet pilnīgi iespējams, ka pasažieru vai konkurentu atbildes uz dažiem jautājumiem izrādās vairāk vai mazāk atbilstīgas vai pārliecinošas nekā to atbildes uz citiem jautājumiem. Tādējādi nevar pārmest Komisijai, ka tā būtu rikojusies nekonekventi vai nesaprātīgi, tikai tāpēc vien, ka tā piešķir mazāku nozīmi atbildēm, kuras tā uzskata par nenozīmīgākām.
- 216 Šajā gadījumā prasītāja nedrīkst neņemt vērā apstrīdētajā lēmumā izklāstītos iemeslus, kas pamato apgalvojumus, ko Komisija tajā izteikusi attiecībā uz klientuzņēmumu aptaujas rezultātiem (apstrīdētā lēmuma 36., 97. un 414. apsvērums). Šajā sakarā secinājums, ka lielo klientuzņēmumu viedoklis noteikti neatspoguļo *Ryanair* un *Aer Lingus* klientu viedokli, jo šiem lielajiem uzņēmumiem var būt svarīgāks pārvaldījuma laiks un tie var būt noslēguši līgumus ar pārvaldītājiem, kas darbojas tīklā, nav uzskatāms par nepierādītu hipotēzi. Uzņēmumiem-klientiem parasti laika faktors ir svarīgāks nekā citiem pasažieriem, un daudzi uzņēmumi ir noslēguši līgumus ar vienu vai vairākām aviosabiedrībām.

- 217 Tas, ka uzņēmums-klients ir rezervējis daudz vairāk lidojumu uz Londonu-Hītrovu pie *Aer Lingus* nekā uz Londonu-Stanstedu pie *Ryanair*, nav būtiska norāde par to, ka abi pakalpojumi nav aizstājami, jo šis uzņēmums ir noslēdzis līgumu ar *Aer Lingus*, kas izskaidro to, kāpēc pašlaik tas dod priekšroku šīs aviosabiedrības lidojumiem. Pārdošanas apjoms, kas īstenots saistībā ar uzņēmējdarbības līgumiem, veido mazāk nekā 5 % no *Aer Lingus* apgrozījuma (apstrīdētā lēmuma 331. zemsvītras piezīme), tādējādi uz lielāko daļu tās pasažieru šāds līgums neattiecas. No klientuzņēmumu atbildēm katrā ziņā izriet, ka apmēram 80 % aptaujas dalībnieku norādīja, ka tie uzskata *Ryanair* un *Aer Lingus* par sīviem konkurentiem maršrutos no Īrijas un uz to (atbilde uz anketas 2. jautājumu).
- 218 Tādējādi neviens no prasītājas argumentiem šajā sakarā neļauj apšaubīt apstrīdētajā lēmumā izklāstīto analīzi. Iemesli, ko Komisija minējusi apstrīdētā lēmuma 414. apsvērumā, lai pamatotu savu izvēli neņemt vērā noteiktu daļu no klientuzņēmumu aptaujas rezultātiem, ir no tiesību viedokļa pietiekami pamatoti.

## 10. *Par negatīvo ietekmi uz patērētājiem*

### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 219 Prasītāja apgalvo, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav pierādījusi, ka iespējamā faktiskas konkurences likvidēšana starp *Aer Lingus* un prasītāju radītu negatīvu ietekmi

uz patērētājiem, izraisot cenu paaugstināšanu un/vai lidojumu skaita samazināšanu (apstrīdētā lēmuma 491. apsvērums). Komisijas veiktā regresijas analīze esot “ļoti nepilnīga” un neļaujot izdarīt šādu secinājumu. Turklāt Komisija neesot ņēmusi vērā padziļinātu pētījumu, kas pierāda, ka cenas maršrutos, kurus apkalpo tikai viena sabiedrība, nav augstākas kā maršrutos, kurus apkalpo vairāki pārvadātāji. Komisija apstrīdētajā lēmumā arī neesot pierādījusi, ka lidojumu skaita palielināšana un jaunu maršrutu ieviešana ir saistīta ar konkurences attiecībām starp *Ryanair* un *Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 493. apsvērums).

<sup>220</sup> Turklāt attiecībā uz potenciālo konkurenci starp *Aer Lingus* un prasītāju piecpadsmit maršrutos, kurus pašlaik apkalpo tikai viena no abām aviosabiedrībām (apstrīdētā lēmuma 498.–540. apsvērums), prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārāk augstu novērtējusi konkurences spiedienu, ko šīs aviosabiedrības rada viena otrai, un nepietiekami novērtējusi konkurences spiedienu, ko rada trešās sabiedrības, un šo pušu spēju ieņākt minētajos maršrutos. Komisija it īpaši esot nepareizi apgalvojusi, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* maršrutos Īrijā ir īpašas priekšrocības, kuru dēļ trešo sabiedrību iekļūšana tirgū ir “maz ticama”. Komisija neesot spējusi pierādīt, pamatojoties uz pierādījumiem ar pietiekamu pierādījuma spēku, ka koncentrācija būtiski kaitētu efektīvai konkurencei, likvidējot potenciālo konkurenci piecpadsmit tās norādītajos maršrutos.

<sup>221</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 222 Attiecībā uz negatīvo ietekmi uz patērētājiem prasītāja tikai atkārtoti apstrīdētā lēmuma saturu, norādot, ka ar to nepietiek, lai pamatotu secinājumus, ko Komisija no tā izdarījusi.
- 223 Tomēr apstrīdētajā lēmumā Komisija ir sīki izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ koncentrācija likvidēs esošo konkurenci starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, kaitējot klientiem, neatkarīgi no tā, vai runa ir par maršrutiem, kuros abu koncentrācijā iesaistīto pušu pakalpojumi savstarpēji pārklājas (apstrīdētā lēmuma 7.5. punkts), vai par maršrutiem, kurus apkalpo tikai viena no šīm sabiedrībām (apstrīdētā lēmuma 7.6. punkts). Apstrīdētajā lēmumā tika veikta arī analīze pa maršrutiem, un tajā Komisija nonāca pie tiem pašiem secinājumiem (apstrīdētā lēmuma 7.9. punkts).
- 224 Šajā argumentācijā Komisija norādīja, ka šķēršļi konkurencei un tātad arī kaitējums patērētājiem izriet no esošo konkurences attiecību izbeigšanās starp *Ryanair* un *Aer Lingus* un no tā, ka neviens esošais konkurents vai potenciālais jaunpienācējs nespēs efektīvi konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. Tā kā koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra vairs nav pakļauta spiedienam, kas iepriekš pastāvēja starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, koncentrācijai bez ietekmes uz cenām būs negatīva ietekme arī uz piedāvājuma kvalitāti un klientiem piedāvāto izvēli.
- 225 Attiecībā uz piezīmēm par ekonometrisko analīzi gan saistībā ar Komisijas pētījumu, gan prasītājas veikto analīzi, šie argumenti jau tika izskatīti iepriekš. Tā kā prasītāja nemin jaunus faktus par šo jautājumu, ir jāatsaucas uz iepriekš šajā sakarā izklāstītajiem apsvērumiem (skat. šī sprieduma 138.–194. punktu).

- 226 Tādējādi neviens no prasītājas argumentiem šajā sakarā neļauj apšaubīt apstrīdētajā lēmumā izklāstīto analīzi.
- 227 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka pirmais pamats ir pilnībā jānoraida.
- 228 Tomēr, tā kā šai atbildei ir nozīme darījuma ietekmes uz konkurenci analīzes izvērtējumā, ir jāanalizē arī trīs pārējie pamati, kas veltīti šim jautājumam.

*B — Par otro pamatu, kas saistīts ar šķēršļu iekļūšanai tirgū novērtēšanu*

- 229 Vispirms novērtējusi esošo konkurences situāciju attiecīgajos tirgos un izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ koncentrācija likvidēs esošo konkurenci starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm, kaitējot klientiem, Komisija analizēja jautājumu par to, cik daudz kāda jaunpienācēja iekļūšana tirgū varētu radīt spiedienu uz koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras rīcību (apstrīdētā lēmuma 7.8. punkts). Komisija norādīja, ka, lai iekļūšana tirgū būtu uzskatāma par pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijā iesaistītajām pusēm, tai ir jābūt ticamai, jānotiek laikus un jābūt pietiekamai, lai kavētu vai novērstu koncentrācijas iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi (apstrīdētā lēmuma 545. apsvērums un 547. zemsvītras piezīme, kurā ir atsauce uz pamatnostādņu 68. punktu).

230 Apstrīdētajā lēmumā veiktā Komisijas analīze, kas ir atbilstīga šī pamata novērtēšanai, ir saistīta ar šādiem posmiem: pirmkārt, secinājums, ka normatīvajiem šķēršļiem nav būtiskas nozīmes kā šķēršļiem iekļūšanai tirgū (apstrīdētā lēmuma 7.8.2. punkts); otrkārt, secinājums par to, ka pastāv tādi šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar *Ryanair* un *Aer Lingus* "varas pozīciju", jo šīm sabiedrībām ir nozīmīgas bāzes Īrijā (apstrīdētā lēmuma 7.8.3. punkts); treškārt, nozīmīgās izmaksas un riski, kas saistīti ar iekļūšanu tādā tirgū, kuru jau apkalpo divas spēcīgas aviosabiedrības ar labi zināmiem zīmoliem (apstrīdētā lēmuma 7.8.4. punkts); ceturtkārt, augsts risks, ka sekos "agresīvi atbildes pasākumi" no kopuma *Ryanair-Aer Lingus* puses (šajā analizē Komisija ir minējusi *easyJet*, *MyTravelLite* un *Go Fly* mēģinājumus iekļūt tirgū (apstrīdētā lēmuma 7.8.5. punkts)); piektkārt, secinājums, ka konkurenti citus tirgus uzskata par pievilcīgākiem nekā mazo Īrijas tirgu (apstrīdētā lēmuma 7.8.6. punkts); sestkārt, secinājums, ka lidostu pārslogotība ir nozīmīgs šķērslis iekļūšanai tirgū gan attiecībā uz Dublīnas lidostu, gan dažām galamērķa lidostām (apstrīdētā lēmuma 7.8.7. punkts), un, septītkārt, secinājums, ka koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras spēcīgā pozīcija Dublīnas lidostā draud kavēt konkurentu attīstību (apstrīdētā lēmuma 7.8.8. punkts).

231 Noslēgumā Komisija attiecībā uz šo jautājumu norādīja, ka lidojumu nodrošināšanai no Dublīnas vai uz to, konkurējot ar kopumu *Ryanair-Aer Lingus*, ir vairāki būtiski šķēršļi iekļūšanai tirgū. Šie šķēršļi esot saistīti ne tikai ar lidostas daļējas pārslogotības problēmu, bet gan it īpaši ar *Ryanair* un *Aer Lingus* stabilo pozīciju viņu bāzes valstī. Aptauja parādījusi, ka šo šķēršļu dēļ jebkāda jauna iekļūšana tirgū ir maz ticama vai pat neiespējama gandrīz visos maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Tā kā nav potenciālu jaunpienācēju tirgū lielākajā daļā maršrutu, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, un ņemot vērā, ka konkurenti vienprātīgi norādīja, ka pat nēplāno uzsākt tiešu un plašu mēroga konkurenci ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru (it īpaši atverot bāzi Dublīnā), Komisija secināja, ka jebkāda jauna iekļūšana tirgū ir neiespējama, nenotiks laikus un nebūs pietiekama, lai radītu pietiekamu

konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai un novērstu plānotās koncentrācijas iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi (apstrīdētā lēmuma 784. apsvērums).

1. *Par nozīmi, kāda piešķirama tam, ka attiecīgajos tirgos neienāk jauni konkurenti*

a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>232</sup> Vispirms prasītāja atzīst, ka, lai iekļūšana tirgū būtu uzskatāma par pietiekamu konkurences spiedienu, tai ir jābūt ticamai, jānotiek laikus un jābūt pietiekamai, lai kavētu vai novērstu plānotās koncentrācijas iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi (apstrīdētā lēmuma 545. apsvērums). Tomēr prasītāja norāda, ka Komisija ir pieļāvusi vairākas acīmredzamas kļūdas vērtējumā, analizējot, vai šajā gadījumā minētie nosacījumi ir izpildīti, un secinot, ka jebkāda jauna iekļūšana tirgū ir neiespējama, nenotiks laikus un nebūs pietiekama, lai radītu pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai un novērstu plānotās koncentrācijas iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi (apstrīdētā lēmuma 784. apsvērums). Pēc prasītājas domām, plānotā koncentrācija būtiski nekaitēs efektīvai konkurencei, ņemot vērā, ka pietiek ar to, ka pastāv iekļūšanas tirgū risks, lai kompensētu jebkādu konkurences zudumu koncentrācijas rezultātā. Tā šajā sakarā uzsver, ka neiebilst Komisijai tajā ziņā, ka pēc koncentrācijas iekļūšana tirgū daudzos maršrutos kļūs "maz ticama".

<sup>233</sup> Pēc prasītājas domām, galvenais jautājums attiecas uz to, kāda nozīme piešķirama tam, ka attiecīgajos tirgos neienāk jauni konkurenti. Lai gan Komisija uzskata, ka tas nozīmē, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū, prasītāja apgalvo, ka jaunu konkurentu neienākšanu drīzāk izskaidro fakts, ka attiecīgos maršrutus apkalpo efektīva aviosabiedrība, kuras pakalpojumi klientiem ir tik apmierinoši, ka vairāk nav vietas rentablai iekļūšanai tirgū. Tā kā apgalvotās pret konkurenci vērstās ietekmes novērtēšana ir cieši saistīta ar šķēršļu iekļūšanai tirgū novērtēšanu, jaunpienācēja iekļūšana tirgū tikai tad ir atbilstīgs apstāklis, ja to uzskata par nepieciešamu, lai kompensētu apgalvoto konkurences spiediena likvidēšanu koncentrācijas rezultātā. Tomēr Komisija esot ievērojami pārāk augstu novērtējusi konkurences spiedienu, kam esot jāizzūd koncentrācijas dēļ, un tādējādi ievērojami pārāk augstu novērtējusi iekļūšanas tirgū pakāpi, kāda nepieciešama, lai kompensētu šo zudumu. Liberalizētā tirgū, ko raksturo daudzi iespējamie ienācēji, ar vienkāršiem draudiem par laikus iekļūšanu tirgū pietiek, lai traucētu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai gūt labumu no apgalvotā konkurences spiediena zuduma. Tādējādi Komisija kļūdaini uzstājot uz to, ka iekļūšanai tirgū ir “jānotiek laikus” un “neapšaubāmā” veidā, kā arī kļūdaini uzskatot, ka iekļūšana tikai dažos no 50 maršrutiem, uz kuriem attiecas koncentrācijas darījums, nav pietiekama, lai kompensētu apgalvoto pret konkurenci vērsto ietekmi.

<sup>234</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>235</sup> Vispirms ir jānorāda, ka prasītājas minētās argumentācijas pieņemšana patiesībā nozīmētu atgriešanos pie secinājuma, ko Vispārējā tiesa izdarīja pēc pirmā pamata analīzes.

- 236 Protams, kā prasītāja norāda, apgalvotās pret konkurenci vērstās ietekmes novērtēšana un šķēršļu iekļūšanai tirgū novērtēšana ir cieši saistītas. Šajā sakarā ir svarīgi norādīt, ka prasītāja piekrīt Komisijas izklāstītajai idejai, ka jaunpienācēja iekļūšana tirgū ir atbilstīga teorētiskā ziņā, ja tā ļauj kompensēt apgalvoto konkurences spiediena likvidēšanu koncentrācijas rezultātā. Šādā saistībā Komisija apstrīdētā lēmuma 7.8. punktā analizēja jautājumu par jaunu konkurentu iekļūšanu attiecīgajos tirgos.
- 237 Tomēr pirmā pamata analīzes rezultātā Vispārējā tiesa apstiprināja Komisijas izdarītos secinājumus, pirmkārt, attiecībā uz attiecīgajā laikā esošās konkurences starp *Ryanair* un *Aer Lingus* novērtējumu un, otrkārt, attiecībā uz koncentrācijas ietekmi uz šo konkurenci.
- 238 Šajā sakarā jautājuma par jaunu konkurentu iekļūšanu attiecīgajos tirgos sava veida sākuma punkts ir pieņēmums par jaunpienācēju, kurš censtos iekļūt kādā tirgū, kurā darbotos koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra, par kuru iepriekš tika konstatēts, ka tā likvidē esošo konkurenci starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm, tādējādi kaitējot klientiem.
- 239 Līdz ar to tikai iekļūšanas tirgū "drauds", ko minējusi prasītāja, nav pietiekams. Prasītājas minētais skaidrojums, saskaņā ar kuru tas, ka nav jaunpienācēju tirgū, ir skaidrojams ar tās efektivitāti attiecīgajos maršrutos un ar klientu apmierinātību, kas izslēdz jebkādu rentabilitātes perspektīvu jaunpienācējiem, arī nav pietiekams. Būtiski ir raksturot iekļūšanas perspektīvu, kas kompensē pret konkurenci vērsto ietekmi, kura ir konkrēti noteikta apstrīdētajā lēmumā šajā izvērtējuma stadijā.

## 2. Par iekļūšanu tirgū un tirgus atstāšanu gaisa pārvadājumu nozarē

### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>240</sup> Prasītāja apgalvo, ka Komisijas norādītie šķēršļi iekļūšanai tirgū ir pretrunā daudzajiem iekļūšanas tirgū un tirgus atstāšanas gadījumiem, kas raksturo gaisa pārvadājumu nozari Eiropā kopš ierobežojumu atcelšanas (skat. 2008. gada 31. jūlija *York Aviation* ziņojumu par iekļūšanu tirgū un tirgus atstāšanu Eiropas gaisa pārvadājumu nozarē). Šo nozari raksturojot dinamiska konkurence un nelieli šķēršļi iekļūšanai tirgū, ko apliecinot *Ryanair* "zilbinošā attīstība" Eiropā. Turklāt vairākas konkurences iestādes esot uzskatījušas, ka tirgus daļas nav jāuzskata par tādām, kas noteikti pierāda šķēršļu iekļūšanai tirgū esamību. Šīs iestādes esot norādījušas, ka ir bijuši daudzi iekļūšanas tirgū un tirgus atstāšanas gadījumi gaisa pārvadājumu nozarē, kas nozīmē, ka iekļūšanai tirgū pastāv drauds, ja nav ierobežojumu, kas saistīti ar lidostām vai laika nišām (skat., piemēram, Komisijas 2004. gada 11. februāra lēmumu Lietā *COMP/M.3280 — Air France/KLM*). Turklāt neesot pareizi apgalvot, ka aviosabiedrības neienāk tirgos, kurus jau apkalpo *Ryanair*: no 2003. gada aprīļa līdz 2006. gada oktobrim esot bijuši 63 tādi gadījumi pilsētu pāros un 9 gadījumi lidostu pāros, tostarp iekļūšanas tirgū Īrijā gadījumi (skat. 2007. gada 20. februāra *RBB Economics* ziņojumu par šķēršļiem iekļūšanai tirgū).

<sup>241</sup> Komisija apstrīd šo argumentāciju. Tā it īpaši norāda, ka lieta *Air France/KLM* atšķiras no šīs lietas šādu iemeslu dēļ: darījumā iesaistīto pušu ierosinātā laika nišu pārvietošana maršrutā Parīze-Amsterdamā bija tikai viens no daudzajiem piemērotajiem korigējošajiem pasākumiem; struktūra, kas radās minētās koncentrācijas rezultātā, saskārās ar ātrvilciena konkurenci, kā arī vairāki konkurenti bija izrādījuši interesi par iekļūšanu attiecīgajā tirgū vai lūguši laika nišas šajā maršrutā.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 242 Prasītāja apstrīd Komisijas apstrīdētajā lēmumā izklāstīto analīzi attiecībā uz jautājumu par iekļūšanu attiecīgajos tirgos, norādot, ka gaisa pārvadājumu nozari kopš ierobežojumu atcelšanas raksturo daudzi iekļūšanas tirgū un tirgus atstāšanas gadījumi.
- 243 Šis apgalvojums ir pārāk vispārīgs, lai ļautu saprast, kādā ziņā Komisijas analīze uzskatāma par kļūdainu. Šī analīze neattiecas uz gaisa pārvadājumu nozari, bet tajā uzmanība koncentrēta it īpaši uz 35 maršrutiem no Īrijas, kuros savstarpēji pārklājas koncentrācijā iesaistīto pušu pakalpojumi. Šo maršrutu un to apkalpojošo aviosabiedrību īpatnības ir izklāstītas apstrīdētajā lēmumā, kurā Komisija uzsvēra priekšrocību, ko piešķir bāzes atrašanās Īrijā, *Ryanair* un *Aer Lingus* zīmolu reputācija šajos tirgos, vairāki mēģinājumi iekļūt [šajos tirgos], kas bijuši neveiksmīgi, un tas, ka konkurenti ir vienprātīgi norādījuši, ka tie pat neplāno uzsākt tiešu un plaša mēroga konkurenci ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. Konkurences un iekļūšanas tirgū novērtēšana tāpat bija balstīta uz precīzu vērtējumu par attiecīgajiem tirgiem, nevis uz gaisa pārvadājumu nozari kopumā.
- 244 Turklāt ir jānorāda, ka prasītājas minētie dati, kas ņemti no *RBB Economics* ziņojuma, nepamato tās tēzi (skat. 2007. gada 20. februāra *RBB Economics* ziņojumu par šķēršļiem iekļūšanai tirgū). No šī ziņojuma III pielikumā sniegtās tabulas (ar nosaukumu "Neseni piemēri par iekļūšanu tirgos, kurus apkalpo *Ryanair*") izriet, ka lielākā daļa minēto piemēru attiecībā uz maršrutiem no Īrijas (no Dublīnas, Korkas vai Šenonas lidostām) ir mēģinājumi iekļūt tirgū, kas bijuši neveiksmīgi, jo aviosabiedrība nākamā gada attiecīgā mēnesī vairs [konkrētajā maršrutā] nebija klātesoša (maršrutā Korka–Londona: *bmibaby*; maršrutā Dublīna–Londona: *CityJet*; maršrutā Dublīna–Bristole: *Air Southwest*; maršrutā Dublīna–Glāzgova: *British Airways*; maršrutā Šenona–Londona: *easyJet*), vai arī *Aer Lingus* iekļūšana tirgū (maršrutos Dublīna–Bristole un

Dublina–Liverpūle). Esot tikai trīs izņēmumi (maršrutā Dublina–Londona: *Air France*, kas minēts apstrīdētajā lēmumā; maršrutā Dublina–Malaga: *Spanair* un maršrutā Dublina–Faru: *TAP Portugal*, par kuru nav norāžu attiecībā uz nākamo gadu). Visi pārējie piemēri attiecas uz maršrutiem, kuri ne sākas, ne beidzas Dublinas, Korkas vai Šenonas lidostās. Tātad no visiem tirgū esošajiem konkurentiem *Aer Lingus* radīja *Ryanair* galveno konkurences spiedienu attiecībā uz 35 maršrutiem, kuros koncentrācijā iesaistīto pušu pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Pārējie pieņēmumi par nese-niem iekļūšanas tirgū gadījumiem ir nenozīmīgi.

- <sup>245</sup> Līdz ar to nevar uzskatīt, ka šķēršļi iekļūšanai tirgū, ko Komisija norādījusi apstrīdētajā lēmumā, ir pretrunā daudzajiem iekļūšanas tirgū un tirgus atstāšanas gadījumiem, kas raksturo gaisa pārvadājumu nozari Eiropā kopš ierobežojumu atcelšanas.

### 3. *Par Ryanair ekonomiskā modeļa ņemšanu vērā*

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>246</sup> Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav vērtējusi iekļūšanas tirgū gadījumus saistībā ar tās īstenoto ekonomisko modeli (zemo izmaksu un zemo cenu modeli). Šķēršļi iekļūšanai tirgū definējot kā faktoru, kas padara “iekļūšanu tirgū neiespējamu vai nerentablu, vienlaikus ļaujot uzņēmumiem uz vietas piemērot cenas, kas ir augstākas

nekā cenas, kas būtu jāpiemēro konkurences rezultātā” (Komisijas apsvērumu dokumenta par EKL 82. panta piemērošanu 38. punkts). Tas, ka pašlaik nav iekļūšanas tirgū gadījumu maršrutos no Dublinas, kurus apkalpo *Ryanair*, neesot uzskatāms par pierādījumu ne lieliem šķēršļiem iekļūšanai tirgū, ne vājam konkurences procesam. Gluži pretēji, tas parādot, ka *Ryanair* piedāvā tik konkurētspējīgas cenas un jaudu, ka pārējās aviosabiedrības uzskata, ka nav vērts iekļūt tirgū, jo tās nespēs konkurēt ar *Ryanair* cenu ziņā un pieprasījums nebūs pietiekams, lai būtu pamatoti palielināt jaudu. Ja *Ryanair* mainītu savu ekonomisko modeli un piemērotu “cenas, kas ir augstākas nekā cenas, kas būtu jāpiemēro konkurences rezultātā”, tādā gadījumā trešās aviosabiedrības varētu brīvi ienākt maršrutos, kurus tā apkalpo. Šajā sakarā prasītāja norāda, ka Komisija nav ņēmusi vērā vai ir noraidījusi pierādījumus, kas rāda, ka maršrutos, kuros *Ryanair* ir vienīgais pārvadātājs, tās piemērotās cenas ir tikpat zemas vai pat zemākas nekā maršrutos, kuros tai ir konkurenti (skat. 2007. gada septembra *RBB Economics* kritiku ekonomikas jomā). Turklāt esot svarīgi ņemt vērā *Ryanair* nodomu saglabāt *Aer Lingus* kā “atsevišķu un nodalītu zīmolu”. Tādējādi darījuma mērķis esot ieiet atšķirīgā tirgus segmentā un konkurēt ar “pilna servisa” aviosabiedrībām nevis kā zemo cenu pārvadātājam, bet piedāvājot pakalpojumus, kas ir līdzīgi šo sabiedrību pakalpojumiem, tomēr par zemākām cenām. Šo mērķi esot vieglāk sasniegt, apvienojoties ar esošu nacionālu pārvadātāju, nekā izveidojot jaunu aviosabiedrību un jaunu zīmolu, it īpaši ņemot vērā laika nišu trūkumu lielākajās lidostās.

<sup>247</sup> Komisija norāda, ka, lai arī prasītājas minētā definīcija ir derīga, lai vērtētu kāda uzņēmuma rīcību attiecībā uz EKL 82. pantu, to nevar tieši piemērot koncentrāciju kontroles jomā. Atbilstīgais kritērijs esot noteikt, vai iekļūšana tirgū kavētu cenu palielināšanu augstāk par līmeni, kāds bija spēkā pirms darījuma. Turklāt apstākļi, ka *Ryanair* regulāri gūst lielu peļņu, ir pretrunā tās apgalvojumam, ka tā palielinās pasažieru skaita pieaugumu, nepiemērojot augstas cenas, kad tā būs vienīgais pārvadātājs. Turklāt nevienam citam pārvadātājam, izņemot *Aer Lingus*, nav tādas izmaksu bāzes

un ieguldītu līdzekļu, kas būtu salīdzināmi ar *Ryanair* izmaksu bāzi un ieguldītajiem līdzekļiem, lai varētu konkurēt maršrutos no Dublinas. Jaunpienācējam, kura bāzes lidosta atrodas maršruta galamērķī, “alternatīvās izmaksas”, kas saistītas ar iekļūšanu tirgū, esot augstākas nekā *Aer Lingus* alternatīvās izmaksas, jo tam esot vairāk iespēju izmantot lidaparātus maršrutos, kuros konkurence cenu ziņā nav tik sīva. Iekļūšana tirgū, konkurējot ar pārvadātāju, kuram ir vizzemākās cenas, esot riskanta un, iespējams, nerentabla attiecībā uz nepieciešamajiem ieguldījumiem. Šis neatgūstamu ieguldījumu un iespējami vājas peļņas plūsmas apvienojums veidojot šķērslī iekļūšanai tirgū.

#### b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>248</sup> Attiecībā uz šķēršļu iekļūšanai tirgū analīzi ir jāaplūko pieņēmums, kurā Komisija pārbauda, vai jaunu konkurentu iekļūšanu tirgū var uzskatīt par pietiekamu konkurences spiedienu, lai kavētu vai novērstu koncentrācijas darījuma iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi. Šajā lietā minētā pret konkurenci vērsta ietekme izriet no tā, ka zudis konkurences attiecības starp *Ryanair* un *Aer Lingus*, izraisot *Ryanair* ietekmes tirgū pieaugumu daudzos maršrutos. Prasītājas iebildumi pret šo vērtējuma daļu tika izskatīti un noraidīti pirmā pamata analizē. Tie tiks pārbaudīti arī vērtējumā pa maršrutiem trešā pamata analizē.

<sup>249</sup> Šajā sakarā prasītājas minētais apgalvojums, ka tas, ka nav jaunpienācēju tirgū maršrutos no Dublinas, kurus tā apkalpo, liecina par to, ka tās piedāvātās cenas un jauda

ir tik konkurētspējīgas, ka nevienam konkurentam nav izdevīgi uzsākt konkurenci, nav analizējams. Pat pieņemot, ka šis apgalvojums ir pamatots, tajā ir runa par tādu konkurences situāciju, kurā *Aer Lingus* darbojas kā *Ryanair* konkurents vai arī ir šīs sabiedrības iespējamākais potenciālais konkurents. Tomēr šajā analīzes stadijā nav svarīga esošā situācija, bet situācija, kas koncentrācijas rezultātā radīsies maršrutos, kuros dominēs kopums *Ryanair-Aer Lingus*.

250 Tāpat prasītājas apgalvojums, ka tā pēc koncentrācijas darījuma negatavoja piemērot augstākas cenas nekā cenu līmenis, kas rodas konkurences rezultātā, kā tas izriet no fakta, ka maršrutos, kuros tā pašlaik ir vienīgais pārvadātājs, cenas ir tikpat zemas vai pat zemākas nekā maršrutos, kuros tā saskaras ar konkurenci, nav tāds, kas liktu apšaubīt Komisijas analīzi par šķēršļiem iekļūšanai tirgū. Kā norāda Komisija, koncentrācijas kontrole atšķiras no dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas kontroles tādējādi, ka tajā tiek veikta tirgus struktūru kontrole, nevis uzņēmumu rīcības kontrole. Koncentrācijas kontroles mērķis ir, izmantojot uz nākotni vērstu tirgus struktūru analīzi, novērst tādu darījumu, kas būtiski kaitētu efektīvai konkurencei kopējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā, it īpaši dominējoša stāvokļa rašanās vai nostiprināšanās dēļ. Attiecībā uz cenām atbilstīgais kritērijs tād ir tāds, kas ļauj noteikt, vai jauna konkurenta iekļūšana tirgū var kavēt cenu pieaugšanu, pārsniedzot līmeni, kas bija spēkā pirms darījuma. Cenu kritērijs nav vienīgais kritērijs, ko var ņemt vērā, jo darījuma īstenošana var ietekmēt arī pieejamo jaudu, pakalpojumu izvēli vai kvalitāti, kā arī inovāciju.

251 Bez *Aer Lingus* klātbūtnes *Ryanair* būtu liels kārdinājums palielināt savu peļņu, ņemot vērā konkurences spiediena neesamību, kas saistīts ar galvenā esošā vai potenciālā konkurenta attiecīgajos tirgos pārņemšanu. *Ryanair* nodomi attiecībā uz *Aer Lingus* vai tās iepriekšējās prakses tarifu jomā izmantošanu neliek apšaubīt tā strukturālā

riska ticamību, kas izriet no analīzes attiecībā uz pret konkurenci vērsto ietekmi, kas saistīta ar konkurences likvidēšanu starp koncentrācijā iesaistītajām pusēm.

- <sup>252</sup> Līdz ar to no iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Komisijai nevar pārmest, ka tā būtu veikusi kļūdainu konkurences situācijas vērtējumu, pietiekami neņemot vērā *Ryanair* ekonomisko modeli, vērtējot iespējamo iekļūšanu attiecīgajos tirgos.

#### 4. Par priekšrocībām, kas saistītas ar darbības bāžu atrašanos Īrijā

##### a) Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>253</sup> Vispirms prasītāja apstrīd, ka tai un *Aer Lingus* piederošā “varas pozīcija” būtu saistīta ar šo sabiedrību nozīmīgo bāžu atrašanos Īrijā. Komisija neesot sniegusi bāzes jēdziena definīciju, bet tikai apgalvojusi, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* spēcīgā klātbūtne Dublinas lidostā tām piešķir priekšrocību attiecībā pret aviosabiedrībām sāncensēm. Tomēr apgalvotās priekšrocības izrietot no *Ryanair* tikla, nevis no bāzēm. Turklāt Komisija piešķirusi būtisku nozīmi konkurentu un ieinteresēto trešo personu atbildēm uz anketas jautājumiem par bāzēm, it īpaši Īrijas Transporta ministrijas atbildēm, kas iebilda pret koncentrāciju. Tāpat Komisija esot noliegusi arī *Ryanair* iesniegto datu atbilstību, lai pierādītu, ka nav nekādu priekšrocību, kas izrietētu no bāzes atrašanās Dublinā, vai lai salīdzinātu esošo situāciju ar Šarleruā [*Charleroi*] un Hānas [*Hahn*] bāžu situāciju (skat. 2007. gada 20. februāra *RBB Economics* ziņojumu par šķēršļiem

iekļūšanai tirgū un *Ryanair* ģenerāldirektora vietnieka 2006. gada 28. novembra vērtējumu par aviobāzes ekonomiskajiem aspektiem). Tādējādi Komisija esot apvērusi pierādīšanas pienākumu un neesot rikojusies kā “objektīvs un neatkarīgs lēmumu pieņēmējs”.

<sup>254</sup> Pirmkārt, prasītāja noliedz, ka ar bāzēm būtu saistīti apjoma radīti ietaupījumi. *Aer Lingus* 2007. gada 19. februāra izmaksu ietaupījumu aprēķins, uz ko Komisija atsaukusies apstrīdētā lēmuma 414. zemspītras piezīmē, esot veikts, balstoties uz pieņēmumiem. *Aer Lingus*, kuras flote galvenokārt bāzēta Dublinā, nevarot nodalīt apjoma radītus ietaupījumus, kas saistīti ar flotes lielumu, un tos ietaupījumus, kas saistīti ar bāzes lielumu. Par pakalpojumiem klientiem vai par lidostā sniegtajiem pakalpojumiem Dublinas lidostā viegli varot tikt noslēgti apakšuzņēmuma līgumi, neradot nelabvēlīgu situāciju aviosabiedrībām, kurām nav bāzes šajā lidostā. Arī pati *Ryanair* esot noslēgusi apakšuzņēmuma līgumu par lidostas pakalpojumiem uz zemes. *Dublin Airport Authority plc* (Dublinas, Korkas un Šenonas lidostu pārvaldības iestāde) nepiedāvā *Ryanair* labākus nosacījumus piekļuvei reģistrācijas sistēmām nekā nosacījumi, ko tā piešķir pārējām sabiedrībām, un informācijas punktus bez grūtībām esot iespējams izmantot kopā ar citiem pārvadātājiem. Attiecībā uz traucējumiem prasītāja atgādina, ka tā uz visām savām 23 bāzēm kopā “rotējošā kārtībā izmanto” četras rezerves lidmašīnas. Lidz ar to iespējamie izmaksu ietaupījumi, kas izriet no rezerves lidmašīnu apvienošanas, esot saistīti ar floti, nevis ar bāzi. Attiecībā uz laika nišām un stāvvietām prasītāja vispirms norāda, ka Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 1. lpp.) ir noteikts, ka jaunu laika nišu piešķiršanā priekšroka tiek dota jaunpienācējiem salīdzinājumā ar jau esošajiem pārvadātājiem. Turklāt esošie pārvadātāji un jaunpienācēji saņemot vienādus nosacījumus attiecībā uz stāvvietu piešķiršanu, un pārvadātājs, kas jau darbojies lidostā, nesaņemot nekādas priekšrocības salīdzinājumā ar jaunpienācēju. Prasītāja arī apstrīd to, ka tai būtu

“spēcīgāka sarunu pozīcija” attiecībā uz lidostām un pārvaldes iestādēm, pretēji tam, kas apgalvots apstrīdētā lēmuma 383. apsvērumā. *Ryanair* Dublinas lidostā nesaņemot nekādas atlaides sabiedrības lieluma dēļ un necerot tādas saņemt pēc koncentrācijas. Attiecībā uz priekšrocībām, kas gūtas sarunās ar piegādātājiem, lielākā *Ryanair* izmaksu daļa esot saistīta ar visu tās tīklu, nevis tiek noteikta lidostas līmenī.

255 Otrkārt, prasītāja apgalvo, ka tā Dublinas lidostā negūst nekādas ārkārtējas priekšrocības no konkurences viedokļa sabiedrības lieluma dēļ, pretēji tam, kas minēts apstrīdētā lēmuma 384. apsvērumā. Piemēram, *Ryanair* veicot sešus lidojumus dienā ar savu vienīgo lidmašīnu, kas bāzēta Korkā, kamēr ar 19 lidmašīnām, kas bāzētas Dublinas lidostā, tiek veikti vidēji tikai četri lidojumi. Izmaksas dažādās lidostās, no kurām tā veic tikai vienu vai divus lidojumus dienā, arī esot līdzīgas vai pat mazākas nekā izmaksas, kas tai rodas bāzes lidostās. Turklāt citas aviosabiedrības varētu izņemt kādu lidmašīnu no esošajiem maršrutiem vai pievienot papildu lidmašīnu un izmantot savas bāzes otrā Dublinas, Šenonas un Korkas lidostu apkalpojoša maršruta galā, lai konkurētu ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. *Ryanair* turklāt apgalvo, ka ir pierādījusi, ka Dublinā bāzētu *Ryanair* lidmašīnu skaita pieaugumam nebūtu jūtamas ietekmes uz darbības izmaksām. Visbeidzot, fakts, ka *Ryanair* labprāt izmanto lidojumus uz Dublinu ar izlidošanu no maršruta otra gala neesot uzskatāms par saderīgu ar priekšrocības esamību Dublinā.

256 Treškārt, prasītāja apgalvo, ka tai nav ātrākas reaģēšanas spējas, saskaroties ar pieprasījuma izmaiņām, tāpēc, ka tā veiktu vairāk darbību no vienas lidostas, pretēji tam, kas minēts apstrīdētā lēmuma 389.–392. apsvērumā. Pārvaldātājiem, kam nav bāzes Īrijā, esot tāda pati piekļuve informācijai kā pārvaldātājiem, kam ir bāze Īrijā. Turklāt sezonālā ietekme esot viegli paredzama neatkarīgi no aviosabiedrības. Visbeidzot, čartera sabiedrības radot faktiski konkurences spiedienu labākajā sezonā un īpašu

notikumu laikā. Piemēram, kaut arī šīm sabiedrībām nav bāzes Dublinā, tās ziemas periodā spējot nodrošināt lidojumus tad, ja ir sniegs, un tādējādi neesot svarīgi, vai tās nodrošina vairākus lidojumus dienā pārējā gada laikā.

<sup>257</sup> Ceturtkārt, prasītāja uzskata, ka konkurenti, kuriem ir bāze Dublinā, rada [konkurences] spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, pretēji tēzei, kas minēta apstrīdētā lēmuma 555.–560. apsvērumā. Esot kļūdaini uzskatīt, ka atšķirīgu ekonomisko modeļu dēļ un tādēļ, ka esošie darījumi ir par nenozīmīgām summām, *CityJet* un *Aer Arann* nevarētu paplašināt pakalpojumus Dublinā, lai radītu lielāku konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai. Komisija esot pārāk koncentrējusi uzmanību uz *Aer Arann* daudzajiem biznesa klientiem, pietiekami neņemot vērā šīs sabiedrības straujo izaugsmi un tās vēlmi agresīvi konkurēt ar *Ryanair*. Turklāt arī sabiedrības, kurām ir lidmašīna, kas pa nakti tiek novietota Dublinas lidostā, radot konkurences spiedienu pretēji tam, ko Komisija apgalvo apstrīdētā lēmuma 400. un 560. apsvērumā. Sabiedrībai neesot jāizmanto bāze, lai veiktu lidojumus no rīta un vakarā.

<sup>258</sup> Piektkārt, pēc prasītājas domām, konkurenti, kuriem ir bāze ar Dublinu savienojošā maršruta otrā galamērķī, rada konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai. Tā kā Īrija ir “izteikts tūrisma galamērķis”, lielākā daļa pasažieru esot no citām valstīm, nevis Īrijas, vismaz maršrutos, par kuriem ir pieejami dati. Saskaņā ar Komisijas argumentāciju fakts, ka sabiedrībai ir bāze Īrijā, patiesībā esot jāuzskata par trūkumu. Prasītāja arī norāda, ka tas, ka lielākā daļa aviosabiedrību, kuras apkalpo Dublinas lidostu, nav tajā izveidojušas bāzi, nozīmē, ka tās to neuzskata par noderīgu.

259 Sestkārt, prasītāja apgalvo, ka sabiedrības, kas apkalpo lidojumus no punkta uz punktu bez bāzes, dēvētus par “W veida maršrutiem”, rada efektīvu konkurences spiedienu dažos maršrutos. Šādi maršruti esot rentabli pat tad, ja dienā tiek veikti tikai viens līdz divi lidojumi turp un atpakaļ starp galamērķiem, kuros sabiedrībām nav bāzes, kādus *Ryanair* veicot dažos maršrutos.

260 Komisija apstrīd šo argumentāciju, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu. Tā turklāt atzīst, ka apjoma radītus ietaupījumus var gūt tikla un flotes dēļ. Tādējādi *easyJet* esot vienīgā minimāla servisa aviosabiedrība, kuras darbību apmērs ir līdzīgs *Ryanair* darbību apmēram. Tomēr *Ryanair* nevarot noliegt, ka bāzes vai tikla izmantošanas rezultātā rodas apjoma radīti ietaupījumi, nenonākot pretrunā pati savai argumentācijai par efektivitātes pieaugumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

261 Veicot analīzi par šķēršļiem iekļūšanai tirgū, kas ir šī pamata priekšmets, Komisija apstrīdētājā lēmumā analizēja “šķēršļus iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar *Ryanair* un *Aer Lingus*, kuriem ir nozīmīgas bāzes Īrijā, varas pozīciju” (apstrīdētā lēmuma 7.8.3. punkts). Pēc Komisijas domām, tas, ka *Ryanair* un *Aer Lingus* darbojas, izmantojot vienu un to pašu bāzi Dublinā, un ka tās ir klātesošas arī Korkā un Šenonā, ir viens no iemesliem, kuru dēļ abas šīs aviosabiedrības ir “sīvākie konkurenti” maršrutos no Īrijas un uz to (apstrīdētā lēmuma 552. apsvērums). Šajā ziņā no Komisijas lēmumu pieņemšanas prakses izriet, ka apjoma radīti ietaupījumi, kas izriet no resursu elastības bāzē un no iespējas sadalīt nemainīgās izmaksas pa vairākiem maršrutiem, ir uzskatāmi par šķēršli iekļūšanai tirgū tādā nozīmē, ka “pāravadātājs, kam ir darbības

bāze konkrētā lidostā, gūst skaidras priekšrocības izmaksu ziņā”. Šajā gadījumā šī šķēršļa iekļūšanai tirgū nozīme esot vēl lielāka, ņemot vērā, ka apvienojas divi pārvadātāji, kuriem ir ievērojama klātbūtne vienā un tajā pašā lidostā (apstrīdētā lēmuma 553. apsvērums un 557. zemsvītras piezīme).

262 Šajā sakarā Komisija apstrīdētajā lēmumā analizēja, ar kādiem nosacījumiem citi pārvadātāji var aizvietot konkurences spiedienu, kas zudis koncentrācijas rezultātā, un kādā mērā bāzes neesamība Dublinā var būt šķērslis iekļūšanai tirgū. Tā analizēja trīs pieņēmumus: pieņēmumu par jaunpienācēju, kurš izveido bāzi Dublinā, pieņēmumu par jaunpienācēju, kuram jau ir bāze maršruta otrā galā, un pieņēmumu par jaunpienācēju, kurš iekļūst tirgū pēc atsevišķu maršrutu modeļa un kuram nav bāzes nevienā maršruta galā (apstrīdētā lēmuma 554. apsvērums un 7.8.3.1.–7.8.3.5. punkts). Komisija no tā secināja, ka ir nepietiekami daudz norāžu, lai uzskatītu, ka jauns pārvadātājs varētu iekļūt tirgū ar bāzi Dublinā, Korkā vai Šenonā (apstrīdētā lēmuma 7.8.3.2. punkts) un ka iekļūšana tirgū, balstoties uz galamērķa lidostu, vai iekļūšana tirgū, nebalstoties uz galamērķa lidostu, kopumā būtu nepietiekamas, lai aizstātu konkurences spiedienu, ko viena otram rada koncentrācijā iesaistītās puses pirms plānotā darījuma (apstrīdētā lēmuma 7.8.3.5. punkts, un it īpaši 584. apsvērums).

263 Iebildumi, ko prasītāja minējusi saistībā ar šo vērtējumu, attiecas vai nu uz iepriekšējo apgalvojumu par to, ka *Aer Lingus* un prasītājai ir nozīmīga bāze Dublinā, kas piešķir priekšrocību no konkurences viedokļa (apstrīdētā lēmuma 7.3.4. punkts), vai virspusīgi uz Komisijas analizē par šķēršļiem iekļūšanai tirgū minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru konkurenti, kuriem jau ir bāze Dublinā, iespējams, nespētu radīt efektīvu konkurences spiedienu koncentrācijā iesaistītajām pusēm, un no tā izdarītajiem secinājumiem (apstrīdētā lēmuma 7.8.3.1. un 7.8.3.2. punkts).

- 264 Vispirms ir jānorāda, ka prasītājas iebildumi par priekšrocību no konkurences viedokļa, ko *Aer Lingus* un prasītājai piešķir bāzes atrašanās Dublinā, tika analizēti un noraidīti pirmā pamata analizē. Tie tiks vērtēti arī analizē pa maršrutiem saistībā ar trešā pamata analīzi. Turpmākais vērtējums tāpat ir derīgs tiktāl, ciktāl tiek kritizēti fakti, ko Komisija minējusi apstrīdētajā lēmumā, lai pamatotu savu analīzi par šķēršļiem iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar *Ryanair* un *Aer Lingus* “varas pozīciju” Īrijā.
- 265 Tādējādi attiecībā uz apgalvojumu par to, ka Komisija nav definējusi bāzes jēdzienu (skat. šī sprieduma 253. punktu), pietiek norādīt, ka šāda definīcija ir minēta, piemēram, apstrīdētā lēmuma 44. apsvērumā, kurā termins “bāze” tiek lietots, lai apzīmētu lidostas, kurās aviosabiedrības koncentrē savus lidaparātus un darbības, turklāt šīs aviosabiedrības galvenokārt piedāvā lidojumus no šīm bāzes lidostām un uz tām. Šis jēdziens sīkāk paskaidrots apstrīdētā lēmuma 7.3.4. punktā.
- 266 Attiecībā uz apgalvojumu, ka Komisija daļu informācijas izmantojusi vairāk nekā pārējo informāciju, tādējādi apvēršot pierādīšanas pienākumu (skat. šī sprieduma 253. punktu), pietiek norādīt, ka šis apgalvojums ir minēts, nesniedzot cita veida pierādījumus. Prasītāja nedrīkst tikai vispārīgi norādīt, ka Komisija piešķirusi ievērojamu nozīmi konkurentu un ieinteresēto trešo personu sniegtajām atbildēm, it īpaši Īrijas Transporta ministrijas atbildēm, kas iebilda pret koncentrāciju, un ka tā esot noliegusi *Ryanair* administratīvajā procesā iesniegto pretējo datu atbilstību. Tā kā trūkst paskaidrojumu, kas ļautu saprast, kādā tieši ziņā secinājumi, kas apstrīdētajā lēmumā izdarīti, pamatojoties uz aptaujas laikā iegūtajiem faktiem, būtu jāapšauba *Ryanair* iesniegto pretējo pierādījumu dēļ, šāds apgalvojums ir jānoraida.

267 Attiecībā uz apjoma radītiem ietaupījumiem (skat. šī sprieduma 254. punktu) un spēju pielāgoties pieprasījumam (skat. šī sprieduma 256. punktu) prasītājas iebildumi ir jāskata kontekstā. Komisija neapstrīd, ka *Ryanair* tīkls, kas ietver 23. bāzes, tai piešķir nozīmīgas priekšrocības. Tomēr Komisijas analīze attiecas uz priekšrocībām, ko šajā lietā veido bāze Dublinā, kā arī sabiedrības klātbūtne Korkā un Šenonā. Ir analizēti tieši šie šķēršļi iekļūšanai tirgū, nevis izdevīgums, ko sniedz tādi daudzu bāzu tīkli, kādi ir *Ryanair* un *easyJet* tīkli Eiropā. Šajā sakarā Komisija apstrīdētājā lēmumā atgādināja, ka bāzes atrašanās kādā lidostā piešķir divas būtiskas priekšrocības: pirmkārt, tas ļauj pārvaldītājam gūt dažas priekšrocības izmaksu ziņā un, otrkārt, tas palielina pārvaldītāja elastību, ļaujot tam straujāk reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām (apstrīdētā lēmuma 555. apsvērums).

268 Atšķirībā no *Ryanair* apgalvojumiem par to, ka jebkurš pārvaldītājs Dublinā varētu saņemt tādas pašas priekšrocības kā šī sabiedrība, Komisijas veiktā analīze attiecībā uz šo jautājumu nav teorētiska. Komisija it īpaši konkrēti analizēja tādu divu citu konkurentu situāciju, kuriem ir bāze Dublinā, t.i., *CityJet* ar 3 lidaparātiem un *Aer Arann* ar 4 lidaparātiem salīdzinājumā ar *Aer Lingus* 22 īso pārvaldājumu lidaparātiem un *Ryanair* 20 lidaparātiem. Tā norādīja, ka šie konkurenti nav nozīmīgi attīstījuši savas bāzes pēdējos gados un neplāno to darīt pašiem zināmu iemeslu dēļ (apstrīdētā lēmuma 556.–558. apsvērums). Komisija arī uzsvēra, ka jebkāda darbības paplašināšana Dublinā palielinātu šīs lidostas pārslogotības problēmu un varētu radīt laika nišu problēmas dažās galamērķa lidostās (559. apsvērums). Komisija arī norādīja, ka no padziļinātās izpētes laikā veiktās analīzes izriet, ka neviens no *Ryanair* uzskaitījumiem potenciālajiem konkurentiem neatvērtu bāzi Īrijā cenu pieauguma gadījumā pēc koncentrācijas (apstrīdētā lēmuma 562. apsvērums, kā arī 563. un 564. zemsvītras piezīme). Vairāki *Ryanair* minētie konkurenti turklāt ir atstājuši maršrutu savienojumā ar Dublinu, kuru tie apkalpoja, pēdējo gadu laikā (piemēram, *British Airways* atstāja maršrutu Dublina–Londona (Hītrova) un *Alitalia* — maršrutu Dublina–Milāna). Argumentos, ko prasītāja minējusi attiecībā uz šo jautājumu (skat. šī sprieduma 257. punktu), tikai ir atkārtots apstrīdētā lēmuma saturs, lai apgalvotu, ka tas ir

ķļūdains, tomēr nepaskaidrojot, kādā ziņā *CityJet* un *Aer Arann* darbības attīstās, kamēr apstrīdētajā lēmumā ir izklāstīti pārlicinoši iemesli, lai paskaidrotu, ka tas tā nav.

- 269 Attiecībā uz tādu regulāro reisu aviosabiedrību vai čartera sabiedrību ietekmi, kurām ir lidaparāts, kas pa nakti tiek novietots Dublinā vai nu kādas sezonas laikā, vai visu gadu (skat. šī sprieduma 256. un 257. punktu), Komisija apstrīdētajā lēmumā pamatoti norādīja, ka priekšrocības, ko gūst šīs sabiedrības, nav salīdzināmas ar tām, kas izriet no bāzes izmantošanas, it īpaši attiecībā uz elastību, kas ļauj nomainīt maršrutus, lidaparātu atšķirīgu izmantošanu, izmaksu samazināšanu bojājumu gadījumā, apkalpes nomaiņu, klientiem sniegtajiem pakalpojumiem vai zīmola reputāciju (apstrīdētā lēmuma 560. apsvērums). Šajā gadījumā svarīgas ir priekšrocības, kas saistītas ar bāzes izmantošanu, nevis iespēja veikt lidojumus uz tādu vai citu galamērķi, izmantojot lidmašīnu.
- 270 Attiecībā uz lidmašīnu izmantošanu (skat. šī sprieduma 255. punktu) prasītāja kritizē analīzi, ko Komisija veikusi tajā analīzes stadijā, kurā tā vērtēja prasītājas konkurences attiecības ar *Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 384. apsvērums). Izmantošanas pakāpes atšķirība starp lidmašīnu, kas bāzēta Korkā, un lidmašīnām, kas bāzētas Dublinā, nav atbilstīga, lai vērtētu priekšrocību, ko piešķir Dublinas bāzes izmantošana pati par sevi. Tieši šo priekšrocību Komisija ir uzsvērusi apstrīdētajā lēmumā (apstrīdētā lēmuma 552. un nākamie apsvērumi).
- 271 Attiecībā uz pieņēmumu par iekļūšanu tirgū, izmantojot bāzes lidostu maršruta otrā galā vai izmantojot maršrutu bez bāzes (skat. šī sprieduma 258. un 259. punktu), prasītājas argumentācijā ir tikai atkārtoti apstrīdētajā lēmumā izdarītie secinājumi, bet tā nespēj tos atspēkot. Šī argumentācija galvenokārt ir teorētiska un nesniedz atbildi uz konkrētiem faktiem, kas minēti apstrīdētajā lēmumā, lai norādītu, ka potenciālie

jaunpienācēji, kuriem ir bāze maršruta otrā galā, atrodas nelabvēlīgākā situācijā (apstrīdētā lēmuma 7.8.3.3. punkts) un ka tādas sabiedrības iekļūšana tirgū, kas ir balstīta uz lidojumu no punkta uz punktu pakalpojumu maršrutā bez bāzes, ir neiespējama (apstrīdētā lēmuma 7.8.3.4. punkts).

- 272 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka prasītājas argumentācija par kritiku analīzei par šķēršļiem iekļūšanai tirgū, ko rada priekšrocības, kas saistītas ar darbības bāzes izmantošanu Īrijā, ir jānoraida.

## 5. Par izmaksām un riskiem, kas saistīti ar iekļūšanu tirgū

### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 273 Prasītāja noliedz, ka tās zīmolu un pārdošanas metodes, kā arī *Aer Lingus* zīmolu un pārdošanas metodes var uzskatīt par priekšrocību no konkurences viedokļa. Ar *Ryanair* straujo darbības izplatīšanos pēdējo gadu laikā pietiekot, lai parādītu, ka nav vajadzīgs pazīstams zīmols, lai iekļūtu jaunā tirgū. Tāpat *easyJet* veiksmīgā iekļūšana tirgū Francijas iekšzemes maršrutos parādot, ka vietējiem pārvadātājiem šī iemesla dēļ nav nekādu priekšrocību. Meklētājprogrammas un cenu salīdzināšanas iespējas internetā atvieglojot jaunpienācēju uzdevumu, un katrā ziņā pārdošanas izmaksas esot ļoti zemas, ja tās attiecinā uz maršrutiem vai pārvadātājiem pasažieriem.

- 274 Prasītāja arī norāda, ka Eiropas gaisa pārvadājumu nozare ir tipisks tādas nozares piemērs, kurā ir nelieli šķēršļi iekļūšanai tirgū, jo potenciāli neatgūstamo izmaksu summa ir neliela. Šo izmaksu summa esot neliela daudzo lizinga un citu veidu finansējuma iespēju dēļ, kas pieejamas šajā nozarē. Šajā sakarā “alternatīvās izmaksas” saistībā ar lidmašīnām un papildu ieguldījumiem jaunās lidmašīnās, ko Komisija minējusi apstrīdētā lēmuma 621. apsvērumā, neesot potenciāli neatgūstamas izmaksas. Attiecīgās lidmašīnas varot viegli pārdot vai izīrēt sekundāras nozīmes tirgos. Komisijai būtu jāpierāda, ka pastāv pietiekami lielas neatgūstamas izmaksas, kas uzskatāmas par šķērslī iekļūšanai tirgū.
- 275 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

#### b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 276 Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir uzskatījusi, ka “tādā tirgū, kuru jau apkalpo divas spēcīgas aviosabiedrības ar labi zināmiem zīmoliem,” izmaksas un riski, kas saistīti ar iekļūšanu tirgū, ir nozīmīgi (apstrīdētā lēmuma 7.8.4. punkts). Šīs abas sabiedrības kopā veidojot 68% no kopējā pasažieru pārvadājumu apjoma un 80% no pasažieru pārvadājumu apjoma galvenajos maza attāluma Eiropas iekšzemes maršrutos no Īrijas un uz to.
- 277 Lai noraidītu *Ryanair* apsvērumus par šo jautājumu, Komisija norādīja, ka reputācija var būt šķērslis iekļūšanai tirgū, kā tas izriet no pamatnostādņēm (pamatnostādņu 71. punkta c) apakšpunkts) un no Komisijas iepriekšējās lēmumu pieņemšanas prakses pasažieru gaisa pārvadājumu nozarē. Gan *Aer Lingus*, gan *Ryanair* piemētot

“reputācijas statuss” Īrijā, kas veidojot nozīmīgu priekšrocību iegūtās pieredzes Īrijas tirgū un ar šo statusu saistītās slavas dēļ, kā arī tādēļ, ka iekļūšana tirgū ir saistīta ar lielām tirgvedības izmaksām (apstrīdētā lēmuma 588.–591. apsvērums un 7.8.4.1.–7.8.4.3. punkts).

278 Attiecībā uz priekšrocībām, kas saistītas ar zīmolu un pārdošanas izmaksām, prasītājas argumentācijā ir uzsvērtā vai nu īpaša situācija, kādā atrodas prasītāja, kuras reputāciju Komisija ir pamatoti uzsvērusi apstrīdētajā lēmumā, vai arī situācija kādā citā tirgū, kas nav Īrijas tirgus. Ir maz iespējams, ka kāda cita aviosabiedrība varētu gūt tādus pašus rezultātus kā *Ryanair* bez ievērojamiem ieguldījumiem. Tāpat attiecībā uz minēto salīdzinājumu ar *easyJet* situāciju Francijā ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā uzsvēra, ka šai sabiedrībai nebija izdevies uzsākt darbību Īrijas tirgū (apstrīdētā lēmuma 635. un nākamie apsvērumi). Šī argumentācija tādējādi neļauj apšaubīt secinājumu, kuru Komisija izdarījusi apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuru jaunpienācējam būs jāsedz lielākas pārdošanas izmaksas, lai stātos pretī koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, kurai pieder divi zīmoli, kas ir ļoti labi pazīstami Īrijā.

279 Attiecībā uz Komisijas apgalvojumu, saskaņā ar kuru iekļūšana tirgū izraisa neatgūstamu izmaksu risku konkurentiem (apstrīdētā lēmuma 7.8.4.4. punkts), prasītājas argumentācija ir pārāk vispārīga, lai apšaubītu šī apgalvojuma pamatojumu. It īpaši šajā gadījumā Komisijas uzdevums nebija vispārīgi parādīt, ka pastāv pietiekami lielas neatgūstamas izmaksas, kas veido šķērslī iekļūšanai tirgū. Komisijai tikai bija jāpaskaidro, kādu iemeslu dēļ dažas neatgūstamās izmaksas veido šķēršļus iekļūšanai tirgū, kas var atturēt potenciālo ienācēju sākt konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. Šādas atturošas ietekmes raksturojums pilnībā var tikt ņemts vērā analizē par šķēršļiem iekļūšanai tirgū.

280 Attiecībā uz šo jautājumu apstrīdētajā lēmumā ir pietiekami pierādījumi, lai pamatotu tajā minētos apgalvojumus. Tādējādi Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pamatoti norādījusi, ka iekļūšanai tirgū Īrijā ir vajadzīgi ievērojami ieguldījumi, lai izveidotu zīmolu, kas spētu konkurēt ar *Ryanair* un *Aer Lingus* zīmolu, un iegūtu piekļuvi jauniem klientiem. Šīs izmaksas veidojot galveno daļu no izmaksām, kas saistītas ar kāda maršruta atvēršanu, kā tas norādīts liecībā, kuru Komisija minējusi apstrīdētajā lēmumā (apstrīdētā lēmuma 610. zemsvītras piezīme). Citas neatgūstamās izmaksas noteikti ir saistītas ar papildu ieguldījumiem, kas attiecas uz lidaparāta iegādi, nomu vai izmantošanu vairākos maršrutos, kā arī šī lidaparāta iekārtošanu un darbību, un saistītajiem pakalpojumiem (apstrīdētā lēmuma 621. apsvērumš).

281 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka prasītājas argumentācija par kritiku attiecībā uz analīzi par tādiem šķēršļiem iekļūšanai tirgū, ko veido ar iekļūšanu tirgū saistītās izmaksas un riski, ir jānoraida.

## 6. Par *Ryanair* reputāciju kā šķērslī iekļūšanai tirgū

### a) Lietas dalībnieku argumenti

282 Prasītāja apgalvo, ka tās agresīvā politika, kas balstīta uz zemām cenām, pateicoties tās zemajām izmaksām, nav šķērslis iekļūšanai tirgū pretēji tam, ko Komisija apgalvo apstrīdētā lēmuma 624.–660. apsvērumā. *Ryanair* rīcība esot tāda pārvadātāja rīcība, kas normāli attīstās liberalizētā tirgū. Turklāt Komisija neesot pierādījusi, ka

patērētājiem būtu nodarīts faktiskais kaitējums, parādot, ka *Ryanair* piemērotu augstākas cenas nekā cenas konkurences apstākļos, tiklīdz konkurents atstājis tirgu. Patiesībā klienti pat saņemot labāku servisu pēc konkurenta aiziešanas nekā pirms tā iekļūšanas tirgū. Turklāt daudzām aviosabiedrībām esot izdevies iegūt bāzi savām lidmašīnām lidostās, kurās *Ryanair* jau bija nozīmīga bāze, tādās kā Šarleruā lidosta.

- 283 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 284 Apstrīdētā lēmuma 624.–660. apsvērumā Komisija ir izklāstījusi, kādā ziņā pastāv augsts risks, ka gadījumā, ja kāds potenciālais konkurents censtos ienākt kādā no darījuma ietekmētajiem maršrutiem, sekotu “agresīvi atbildes pasākumi” no kopuma *Ryanair-Aer Lingus* puses (apstrīdētā lēmuma 7.8.5. punkts). Šis secinājums ir balstīts uz Komisijas veiktās aptaujas rezultātiem, no kuriem izriet, ka *Ryanair* ir zināma kā sabiedrība, kas veic agresīvu konkurenci jaunas ienākšanas gadījumā Īrijas tirgū, it īpaši uz laiku samazinot cenas un palielinot jaudu, lai liktu jaunpienācējam atteikties no maršrutiem no Īrijas vai uz to (apstrīdētā lēmuma 625. apsvēruma un 615. zemsvītras piezīme).

285 Atbildot uz *Ryanair* argumentu, kuru tā minēja administratīvā procesa laikā un saskaņā ar kuru faktiski nepastāv “agresīvu atbildes pasākumu” risks potenciālajiem konkurentiem no kopuma *Ryanair-Aer Lingus* puses, ņemot vērā, ka *Ryanair* jebkurā gadījumā piemēro tikpat zemas cenas neatkarīgi no tā, vai konkurents apkalpo to pašu maršrutu vai neapkalpo, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka no aptaujas izriet, ka *Ryanair* ņem vērā savu konkurentu cenu politiku, lai attiecīgi rīkotos (apstrīdētā lēmuma 627.–634. apsvērumi). Attiecībā uz šo jautājumu Komisija ir minējusi vairākus sīki izklāstītus piemērus, kas attiecas uz *easyJet* mēģinājumu iekļūt tirgū (apstrīdētā lēmuma 7.8.5.1. punkts), *MyTravelLite* mēģinājumu iekļūt tirgū (apstrīdētā lēmuma 7.8.5.2. punkts) un *Go Fly* mēģinājumu iekļūt tirgū (apstrīdētā lēmuma 7.8.5.3. punkts).

286 Ir jāsecina, ka prasītājas argumentācijā par šo analīzi tikai ir atkārtota iepriekš administratīvajā procesā izklāstītā argumentācija, kas tika noraidīta apstrīdētajā lēmumā. Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir minējusi no tiesību viedokļa pietiekamus faktus, kas ļauj pamatot secinājumu, saskaņā ar kuru *Ryanair* sistemātiski samazina cenas un palielina lidojumu biežumu, ja Īrijas tirgū ienāk konkurenti. Kā ir norādīts apstrīdētajā lēmumā (apstrīdētā lēmuma 7.8.5.4. punkts), šīs agresīvās reakcijas risks būs vēl augstāks pēc koncentrācijas, jo kopums *Ryanair-Aer Lingus* kļūs par dominējošo pārvadātāju gandrīz visos maršrutos no Īrijas un uz to. Veidojot sev tāda uzņēmuma reputāciju, kas attur jebkuru konkurentu no iekļūšanas tirgū, *Ryanair* faktiski rada jauniem konkurentiem šķērslī iekļūšanai tirgū.

287 Šajā sakarā strīds neattiecas uz *Ryanair* īstenoto cenu politiku, bet gan uz to, ka *Ryanair* agresīvās sabiedrības reputācija tiek raksturota kā šķērslis iekļūšanai tirgū, un no šāda viedokļa ar apstrīdētajā lēmumā izklāstītajiem iemesliem pietiek, lai pamatotu, kādā ziņā *Ryanair* iepriekšējā rīcība var atturēt potenciālos konkurentus no iekļūšanas tirgū, kurā darbojas šī sabiedrība.

<sup>288</sup> Līdz ar to argumentācija par *Ryanair* reputācijas ietekmes uz potenciālu konkurentu iekļūšanu tirgū analīzi ir jānoraida.

## 7. Par laikus iekļūšanu tirgū

### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>289</sup> Prasītāja norāda, ka Komisija paziņojuma par iebildumiem 308. punktā ir norādījusi, ka “jauna maršruta atvēršana no jaunas lidostas var ilgt 3 līdz 12 mēnešus” un ka “ir nepieciešams līdz 12 mēnešiem, lai nodrošinātu tā rentabilitāti”. Tā vietā, lai uzskatītu šādu iekļūšanu tirgū par laikus atbilstīgi pamatnostādņēs noteiktajam divu gadu periodam, Komisija apstrīdētajā lēmumā kļūdaini esot uzskatījusi, ka šī iemesla dēļ pastāv būtiski šķēršļi iekļūšanai tirgū.

<sup>290</sup> Komisija norāda, ka konkrētais brīdis, kurā jānotiek iekļūšanai tirgū, ir atkarīgs no tirgus raksturlielumiem un dinamikas, kā arī no potenciālo ienācēju specifiskajām iespējām.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>291</sup> Pamatnostādņu 74. punktā ar virsrakstu “Laicīgums [Laikus iekļūšana tirgū]”, uz kuru prasītāja atsaucas, ir noteikts šādi:

“Komisija pārbauda, vai [jaunu konkurentu] iekļūšana tirgū būtu pietiekami ātra un stabila, lai novērstu vai pārvarētu tirgus spējas izmantošanu. Atbilstošs laika posms, [kurā ir jānotiek iekļūšanai tirgū,] ir atkarīgs no tirgus raksturlielumiem un dinamikas, kā arī no potenciālo jaunpienācēju specifiskajām iespējām. Tomēr iekļūšana tirgū parasti ir uzskatāma par savlaicīgu [notikušu laikus] tikai tad, ja tā notiek divu gadu laikā.”

<sup>292</sup> Tikai minot paziņojuma par iebildumiem 308. punktu un neatsaucoties uz apstrīdētā lēmuma saturu, prasītāja apgalvo, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav pareizi ņēmusi vērā laiku, kāds nepieciešams, lai ienāktu tirgū, izmantojot jaunu lidostu, un nodrošinātu šīs ienākšanas ilgtspējību.

<sup>293</sup> Šajā sakarā ir jānorāda, ka šķēršļu iekļūšanai tirgū vērtējums ir atkarīgs no tirgus raksturlielumiem, kā arī no potenciālo jaunpienācēju iespējām.

<sup>294</sup> Attiecībā uz laikus iekļūšanu tirgū Komisija pamatnostādnēs ir minējusi termiņu, kam ierastos apstākļos nevajadzētu pārsniegt divus gadus, un paziņojumā par iebildumiem — 3 līdz 12 mēnešus ilgu termiņu. *Ryanair* savukārt norāda, ka tai ir vajadzīgas

tikai dažas nedēļas, lai atvērtu kādu maršrutu. Šis termiņš ir atkarīgs no analizētās situācijas.

295 Tādējādi pamatnostādnēs Komisija katrā ziņā tikai sniedz analīzes sistēmu, ko tā var piemērot, turpināt attīstīt un uzlabot gadījumos, kuri tai būs jāanalizē (pamatnostādņu 6. punkts). Šajā gadījumā paziņojumā par iebildumiem minētais termiņš ir saistīts ar pieņemumu par iekļūšanu tirgū, izmantojot jaunu lidostu, savukārt *Ryanair* minētais termiņš ir saistīts ar šī uzņēmuma reputāciju. Šie termiņi nav nedz pretrunīgi, nedz atklāj Komisijas kļūdainu vērtējumu apstrīdētajā lēmumā.

296 Apstrīdētajā lēmumā veicot analīzi par šķēršļiem iekļūšanai tirgū, Komisija galvenokārt uzsvēra vērā ņemamas iespējas iekļūt tirgū ietekmētajos maršrutos un jautājumu par to, vai šādi iekļūšanas gadījumi ir pietiekami nozīmīgi, lai novērstu vai pārvarētu pret konkurenci vērsto ietekmi, ko rada koncentrācijas darījums. Šī analīze tika veikta, ņemot vērā tirgus un tā dalībnieku raksturlielumus. Prasītāja neizklāsta ne to, kādā ziņā šī analīze ir balstīta uz laikus iekļūšanas tirgū jēdziena kļūdainu vērtējumu, ne arī to, kādā veidā to varētu pārveidot.

297 Līdz ar to arguments par laikus iekļūšanu tirgū ir jānoraida.

## 8. Par rentablāku maršrutu esamību ārpus Īrijas

### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>298</sup> Prasītāja apgalvo, ka ir vismaz tikpat rentabli apkalpot maršrutus no Dublīnas kā maršrutus “no Austrumeiropas vai Skandināvijas”, pretēji tam ko apstrīdētajā lēmumā apgalvo Komisija (apstrīdētā lēmuma 661.–669. apsvērumi). Pārdošanas izmaksas Īrijā neesot augstākas kā citur. Apmēram 90 aviosabiedrības, no kurām daudzas tirgū ir ienākušas nesen, pašlaik izmantojot Dublīnas lidostu. Neesot vajadzīgs, lai Īrijā būtu sekundāras nozīmes lidostas, jo Dublīnas, Korkas un Šenonas lidostas esot viegli pieejamas minimāla servisa pārvadātājiem. Vairākas aviosabiedrības (*British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal* un *SkyEurope Airlines*) esot apgalvojušas, ka ir gatavas ienākt Dublīnas lidostas veidotajā tirgū, bet Komisija šo informāciju esot palaidusi garām vai neesot ņēmusi vērā. Īrijas ekonomikas dinamisms atvieglojot šādu iekļūšanu tirgū.

<sup>299</sup> Komisija apstiprina, ka apstrīdētā lēmuma 663.–668. apsvērumā tā ir minējusi empīriskus skaitļus, no kuriem izriet, ka konkurenti neuzskata Īrijas tirgu par tik pievilcīgu, lai iekļūtu tajā, un ka tādējādi nav ticams, ka tie varētu tajā uzsākt darbību.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

300 Apstrīdētajā lēmumā Komisija norādīja, ka no tās veiktās aptaujas izriet, ka daudzi konkurenti Īrijas tirgu neuzskata par īpaši pievilcīgu un ka daudzi potenciālie konkurenti norādījuši, ka tie drīzāk centīsies atvērt jaunus maršrutus uz citiem galamērķiem, nevis uz Īriju (apstrīdētā lēmuma 663. apsvērums).

301 Apstrīdētajā lēmumā Komisija izklāstīja vairākus iemeslus, kas paskaidro šo rezultātu:

— iekļūšana šajā tirgū ir saistīta ar daudz augstākām pārdošanas izmaksām nekā iekļūšana citos tirgos, kuros vēl nav klātesošs neviens spēcīgs zemo izmaksu pārva-dātājs, kam ir izveidota bāze (apstrīdētā lēmuma 664. apsvērums);

— Īrijas tirgu uzskata par relatīvi mazu tirgu, kurā ir tikai četri miljoni iedzīvotāju, t.i., mazāk nekā puse no “lielās Londonas teritorijas” iedzīvotāju skaita (apstrīdētā lēmuma 665. apsvērums);

— vispārīgi raugoties, “mazais Īrijas tirgus” netiek uzskatīts par visrentablāko tirgu vai tādu tirgu, kura izaugsme būtu visstraujākā, salīdzinot ar “Austrumeiropas” vai “Skandināvijas” tirgu (apstrīdētā lēmuma 666. apsvērums);

- Īrijas ģeogrāfiskais izvietojums drīzāk attur nekā sekmē jaunus ienākšanas tirgū gadījumus (apstrīdētā lēmuma 667. apsvērums);
  
- tāda pārvadātāja, kas darbojas tīklā un apkalpo maršrutu no Dublinas uz savu centrālo lidostu (*hub*), ietekme ir atšķirīga no tāda pārvadātāja ietekmes, kas veic lidojumus no punkta uz punktu, un rada mazāku konkurences spiedienu; pārvadātājs, kas darbojas tīklā, galvenokārt plāno pārvadāt pasažierus tranzītā uz savu centrālo lidostu, no kurienes tie tālāk dotos uz savu galīgo galamērķi, savukārt pārvadātājs, kas veic lidojumus no punkta uz punktu, galveno uzmanību velta tam, lai palielinātu lidaparāta izmantošanu tiešajos lidojumos no punkta uz punktu (apstrīdētā lēmuma 668. apsvērums);
  
- minimāla servisa sabiedrībām Īrija nav izdevīga tādā ziņā, ka tajā nav sekundāras nozīmes lidostu Dublinas apkārtnē (apstrīdētā lēmuma 669. apsvērums).

<sup>302</sup> Ir jāsecina, ka argumentācija, ko prasītāja minējusi, lai kritizētu šo analīzi, nespēj to atspēkot. Tādējādi ar prasītājas apgalvojumu, saskaņā ar kuru ir vismaz tikpat rentabli apkalpot maršrutus no Dublinas "kā maršrutus no Austrumeiropas vai Skandināvijas", nepietiek, lai atspēkotu potenciālo konkurentu sniegtās liecības, atbildot uz jautājumu par ienākšanu tirgū Dublinā (skat., piemēram, apstrīdētā lēmuma 666., 668. un 669. zemsvītras piezīmi). Tāpat apgalvojumā par pārdošanas izmaksām nav ņemta vērā *Ryanair* īpašā situācija Īrijas tirgū, kas jau ir tikusi analizēta (skat. šī sprieduma 277. un 278. punktu). *Ryanair* minētos piemērus par neseniem ienākšanas tirgū gadījumiem Komisija izanalizēja un no tiesību viedokļa pamatoti noraidīja apstrīdētā lēmuma 633. apsvērumā (skat. šī sprieduma 244. punktu). Turklāt, kaut arī pārvadātāji ņem vērā Īrijas ekonomikas dinamismu, tas ir fakts, kas pats par sevi var mainīties atkarībā no vispārējās ekonomiskās situācijas.

- 303 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka prasītājas argumentācija, ko tā paudusi, lai apstrīdētu to, ka dažu konkurentu apkalpotie maršruti “no Austrumeiropas vai Skandināvijas” ir rentablāki nekā maršruti no Dublīnas, ir jānoraida.

## 9. Par lidostu pārslogotību

### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 304 Prasītāja apstrīd, ka apgalvotā Dublīnas lidostas pārslogotība ir šķērslis iekļūšanai tirgū. Praksē laika nišu pieejamība esot samazināta tikai vienu stundu no rīta izlidojošajām lidmašīnām un vienu vai divus īsus laika periodus, kas var sasniegt pusstundu, pēcpusdienas beigās un vakarā ielidojošajām lidmašīnām. Tā esot bieži novērojama situācija, ka lidostās ir šādi augstas aktivitātes periodi, bet vienlaikus saglabājas lielas izaugsmes iespējas. Lai konkurējošās aviosabiedrības varētu veikt dienā trīs līdz četrus lidojumus turp un atpakaļ, pietiktu, ka tās nodrošina lidojumus uz Dublinu no bāzēm, kas atrodas maršruta otrā galā, izvairoties no periodiem, kuros Dublīnas lidostas skrejceļi ir ļoti pārslogoti. Turklāt pasažieru skaita ievērojamais pieaugums Dublinā notiekot, neraugoties uz lidostas jaudu, ko *Dublin Airport Authority* bija novērtējusi kā ierobežotu. Lidostas jaudai būtu jāpieaug, pateicoties liela mēroga attīstības programmai, kas tai ir izstrādāta, un jauda maršrutos aizvien ir pieejama, arī īsā termiņā.

Katrā ziņā, ja arī laika nišu pārslogotība būtu problēma, to varētu viegli atrisināt ar saistībām attiecībā uz laika nišām atbilstoši Komisijas iepriekšējai praksei šajā nozarē.

<sup>305</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

#### b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>306</sup> Apstrīdētajā lēmumā Komisija norādīja, ka lidostu pārslogotība ir “vēl viens būtisks šķērslis iekļūšanai tirgū” gan saistībā ar nepieciešamību iegūt pietiekamu termināla jaudu, gan skrejceļu jaudu, ņemot vērā, ka to izmantošana ir atkarīga no laika nišu piešķiršanas, savukārt laika nišu pieejamība ir ierobežota (apstrīdētā lēmuma 7.8.7. punkts, it īpaši 670. un 671. apsvērums).

<sup>307</sup> Komisija analizēja arī jaudas ierobežojumus Dublinas lidostā (apstrīdētā lēmuma 7.8.7.1. punkts). Tā norādīja, ka aptaujā bija atklāts, ka potenciālos jaunpienācējus attur skrejceļu pārslogotība maksimālās slodzes laikā un stāvvietu nepietiekamība. Esot maza iespēja, ka šīs problēmas tuvākajā laikā tiks atrisinātas, ņemot vērā, ka jauna skrejceļa būvniecība ir paredzēta tikai 2011. vai 2012. gadā, kas nedod iespēju drīzai potenciālo konkurentu iekļūšanai tirgū. Pēc tam tika analizēta pārējo lidostu,

ne Dublinas lidostas, situācija (apstrīdētā lēmuma 7.8.7.2. punkts), veicot sīku analīzi pa maršrutiem (apstrīdētā lēmuma 7.9. punkts).

308 Visbeidzot Komisija uzsvēra, ka lidostu pārslogotībai ir atturoša ietekme uz potenciālajiem jaunpienācējiem gan attiecībā uz klientiem, kuriem ir svarīgs laika faktors, vai darījumu pasažieriem (pēc Komisijas domām, viņi veido 20–30 % no visiem klientiem), gan izklaides pasažieriem (apstrīdētā lēmuma 7.8.7.3. punkts).

309 Šajā sakarā ir arī jāsecina, ka argumentācija, ko prasītāja minējusi, lai kritizētu šo analīzi, tika no tiesību viedokļa noraidīta administratīvā procesa stadijā. Tādējādi Komisija apstrīdētajā lēmumā paskaidroja, kādā ziņā Dublinas lidostas skrejceļu pārslogotība maksimālās slodzes laikā, kā arī grūtības, kas saistītas ar stāvvietu nepietiekamību, rada problēmas potenciālajiem ienācējiem, kas vēlētos apkalpot maršrutus no šīs lidostas vai uz to, arī tādā gadījumā, ja tiem būtu bāze maršruta otrā galamērķī. Apstrīdētajā lēmumā Komisija arī norādīja, ka tuvākajā laikā Dublinas lidostas jauda netiks palielināta, kā to apgalvoja *Ryanair*. Savukārt jautājums par saistību atbilstību attiecībā uz laika nišām tiks vērtēts, izskatot piekto pamatu, kas attiecas uz šo analīzes aspektu.

310 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka argumentācija, kas saistīta ar lidostu pārslogotību, ir jānoraida.

10. *Par kopuma Ryanair un Aer Lingus stāvokli Dublinas lidostā*

## a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>311</sup> Prasītāja apgalvo, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai nebūs lielākas spējas risināt sarunas lidostu nodevu, aprīkojuma piešķiršanas vai paplašināšanās projektu apspriešanas procesā (apstrīdētā lēmuma 701.–708. apsvērums). *Commission for Aviation Regulation*, kas ir pilnīgi neatkarīga struktūra gan attiecībā uz *Ryanair*, gan *Aer Lingus*, esot tā, kas nolemj, cik lielas nodevas *Dublin Airport Authority* var ieturēt Dublinas lidostā par aprīkojumu, kas nepieciešams visiem izmantotājiem. Turklāt, tā kā *Ryanair* esot daudz domstarpību ar *Dublin Airport Authority*, neesot nekāda pamata domāt, ka koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai būs lielākas iespējas ietekmēt paplašināšanās projektus. Prasītāja arī norāda uz Komisijas nekonsekvecēm apstrīdētajā lēmumā, jo, no vienas puses, tā apgalvo, ka nozīmīgas bāzes atrašanās Dublinā ir būtiska efektivitātes pieauguma nodrošināšanai, bet, no otras puses, apgalvo, ka ir ticami draudi, ka prasītāja slēgs vairākus lidojumus un tādējādi atteiksies no savām apgalvotajām priekšrocībām.

<sup>312</sup> Komisija apstrīd šo argumentāciju, apgalvojot, ka tajā nav ņemta vērā situācija [koncentrācijas] darījuma īstenošanas gadījumā.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 313 Apstrīdētajā lēmumā Komisija analizēja, kāds būtu koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras stāvoklis Dublinas lidostā, ņemot vērā, ka šo struktūru veidos divu tādu aviosabiedrību kopums, kas nenoliedzami ir lielākās šīs lidostas izmantotājās (apstrīdētā lēmuma 7.8.8. punkts).
- 314 Kā izriet no pamatnostādņu 36. punkta, Komisija analizēja šo ietekmi tirgū, lai noteiktu, vai koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra varētu to izmantot, lai traucētu konkurentu iekļūšanai tirgū vai attīstībai (apstrīdētā lēmuma 701. apsvērums). Šīs analīzes rezultātā Komisija uzskatīja, ka *Ryanair* konkurentu bažas par to, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra izmantos vairākumu *Dublin Airport Coordination Committee* (Dublinas lidostas koordinācijas komiteja, kurā kopumam *Ryanair-Air Lingus*, kurš apkalpotu vairāk nekā 56% "gaisa transporta kustību", būtu vairākums balsu) un savu īpašo varas pozīciju Dublinas lidostā, lai ietekmētu regulatoru, liekot tam organizēt lidostu pēc *Ryanair* prasībām, nav nepamatotas. Komisija noslēdza analīzi, norādot, ka koncentrācija ļaus jaunajai struktūrai iegūt "lielāku ietekmi" sarunu procesā par lidostu nodevām, lidostas aprīkojuma piešķiršanu vai paplašināšanās projektiem, kas var apgrūtināt tās konkurentu iekļūšanu tirgū vai paplašināšanos (apstrīdētā lēmuma 706.–708. apsvērums).
- 315 Prasītājas argumenti, kas izklāstīti, lai apstrīdētu šo analīzi, nevar likt atspēkot tās pamatojumu. Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir no tiesību viedokļa pietiekami izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai būtu lielāka ietekme tirgū, kas tai ļautu ietekmēt lēmumus attiecībā uz noteiktiem Dublinas lidostas pārvaldības aspektiem. Komisija lēmumā ir minējusi dažus piemērus attiecībā

uz iespēju, ka jaunā struktūra var saņemt lidostu nodevu atlaides (apstrīdētā lēmuma 702. apsvērumš).

- 316 Līdz ar to argumentācija par kopuma *Ryanair-Aer Lingus* stāvokli Dublinas lidostā ir jānoraida.
- 317 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka otrais pamats ir pilnībā jānoraida.
- 318 Tomēr, tā kā šai atbildei ir nozīme darījuma ietekmes uz konkurenci analīzes izvērtējumā, ir jāanalizē arī trešais un ceturtais pamats, kas veltīti šim jautājumam.

*C — Par trešo pamatu, kas saistīts ar konkurences analīzi pa maršrutiem*

### *1. Par pieņemamību*

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 319 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus*, apgalvo, ka argumentācija, kas iesniegta attiecībā uz trešo pamatu, ir nepieņemama. Saskaņā ar Vispārējās tiesas regulamenta 44. pantu prasības celšanas brīdī nepietiek ar atsaukšanos uz argumentāciju, kas

minēta saistībā ar pirmajiem diviem pamatiem, kā arī uz pielikumā sniegtu ziņojumu. Replikā minētā argumentācija esot daudz labāk izstrādāta nekā prasības pieteikumā minētā argumentācija, savukārt *York Aviation* otrais ziņojums ticis iesniegts procesa ļoti vēlā stadijā. Katrā ziņā Komisija apstrīd *York Aviation* ziņojumu pierādījuma spēku, jo tie sniedzot “maldinošu” izklāstu par pierādījumu izmantošanu. Vairākas *York Aviation* tabulās izmantotās pierādījumu kategorijas drīzāk esot derīgas tirgus noteikšanai, nevis konkurences situācijas vērtējumam.

<sup>320</sup> Prasītāja apgalvo, ka apstrīdētā lēmuma 7.9. punktā veiktajā analizē pa maršrutiem ir trīs galvenās kļūdas. Analīze esot balstīta uz “vispārīgām kļūdām”, kas noteiktas pirmajā un otrajā pamatā. Tā arī esot balstīta uz pierādījumiem, kuri nav spēcīgi un kuros nav ņemti vērā dati, ko *Ryanair* iesniegusi administratīvā procesa laikā. Tādējādi Komisija kļūdaini no savas analīzes izslēgusi visus tradicionālos, nacionālos pārvadātājus, jo tie nav atbilstīgi koncentrācijas seku vērtēšanai, kaut arī daži no šiem pārvadātājiem apkalpo dažus no 35 analizētajiem maršrutiem un rada tajos konkurences spiedienu. Prasības pielikumā prasītāja ir iepazīstinājusi ar pirmo ziņojumu, t.i., ar *York Aviation* 2007. gada septembra ziņojumu, kas ietver datu kopsavilkumu par katru no attiecīgajiem maršrutiem, kā arī kritiku par to, kā Komisija ir šos datus izmantojusi. Nav bijis iespējams sniegt sīku analīzes pa maršrutiem noraidījumu prasībā, nepārsniedzot maksimālo lappušu skaitu, kas parasti nedrīkst būt pārsniegts prasības pieteikumā Vispārējā tiesā. Replikas pielikumā prasītāja ir sniegusi otro ziņojumu, ko sagatavojusi *York Aviation*, lai sīkāk raksturotu savu argumentāciju.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 321 Trešā pamata izklāstījumā prasības pieteikumā ir pieci punkti, kuri galvenokārt sastāv no atsaukšanās uz argumentāciju, kas minēta saistībā ar pirmo un otro pamatu, kā arī no vispārīgas atsaukšanās uz *York Aviation* 2007. gada septembra pirmo ziņojumu. Prasītāja tikai formulē savus apsvērumus, norādot, ka tai nebija iespējams atbildēt uz Komisijas veikto analīzi pa maršrutiem, ņemot vērā Praktiskos norādījumus lietas dalībniekiem, saskaņā ar kuriem ir noteikts, ka prasības pieteikuma maksimālais lapušu skaits ir 50 un to drīkst pārsniegt tikai tad, ja lieta saistīta ar īpaši sarežģītiem juridiskiem vai faktiskiem apstākļiem (skat. Praktisko norādījumu lietas dalībniekiem 10. punktu). Tikai replikas stadijā prasītāja ir sīki apstrīdējusi analīzi pa maršrutiem, ko Komisija veikusi apstrīdētā lēmuma 7.9. punktā par katru no 35 attiecīgajiem tirgiem. Šajā sakarā prasītāja atsaucās uz *York Aviation* otro ziņojumu, neminot ne mazāko iemeslu, lai paskaidrotu šī ziņojuma iesniegšanu attiecīgajā procesa stadijā.
- 322 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka pat tad, ja attiecībā uz šo jautājumu minētie argumenti ir argumenti, kas jau izklāstīti saistībā ar abiem pirmajiem pamatiem vai kas izriet no *York Aviation* pirmā ziņojuma (it īpaši šī ziņojuma izklāstījuma, kas minēts E daļā ar virsrakstu “Komisijas datu izmantošanas analīze pa maršrutiem”), prasības pieteikumā ir sniegts trešā pamata kopsavilkums atbilstoši Reglamenta 44. pantam. Šī argumentācija ir atkārtota un izvērstā replikā, ņemot vērā apsvērumus, kas par šo jautājumu minēti Komisijas iebildumu rakstā.
- 323 Kā ir izklāstīts tālāk 329. un nākamajos punktos, prasītājas argumentu mērķis būtībā ir apšaubīt secinājumus, kurus Komisija apstrīdētajā lēmumā izdarījusi attiecībā uz tirgus noteikšanu, proti, ka attiecīgo tirgu veido maršruts no punkta uz punktu (nevis maršruts no lidostas uz lidostu kā, piemēram, tirgus, ko veido maršruts Dublina–Londona (Stansteda) vai maršruts Dublina–Londona (Hitrova)), attiecībā uz nozīmi, kāda

piešķirama tranzīta pasažieriem (piemēram, tiem maršruta Dublina–Ņujorka pasažieriem, kuri lido caur Londonu, bet kuru faktiskais galamērķis ir Ņujorka), attiecībā uz darījumu pasažieru vai arī to pasažieru, kuriem ir svarīgs laika faktors, nozīmes ņemšanu vērā, kā arī attiecībā uz iespējamu iekļūšanu attiecīgajā tirgū, lai konkurētu ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru (līdz ar ietekmi, kāda var būt attiecīgo sabiedrību reputācijai Īrijā, bāzes atrašanās vietai vienā no maršruta punktiem vai arī attiecīgo lidostu īpatnībām).

<sup>324</sup> Šie argumenti, kas kopsavilkuma veidā minēti prasības pieteikumā un izvērsti *York Aviation* 2007. gada septembra pirmajā ziņojumā, kā arī replikā, iekļauj vispārīgu vērtējumu, kas minēts prasības pieteikumā, saskaņā ar kuru Komisija ir pieļāvusi kļūdas, analizējot konkurences attiecības starp *Ryanair* un *Aer Lingus* un analizējot iespējamo ienākšanu dažādos tirgos pēc koncentrācijas.

<sup>325</sup> Līdz ar to ir jāuzskata, ka prasības pieteikumā izklāstītie argumenti par trešo pamatu atbilst Reglamenta 44. panta prasībām un tos varēja izvērst replikā, ņemot vērā it īpaši norādes, kas sniegtas prasības pieteikuma pielikumā iekļautajā *York Aviation* 2007. gada septembra pirmajā ziņojumā.

<sup>326</sup> Pakārtoti ir jānorāda, ka šī argumentācija prasītājai ir nepieciešama, lai panāktu apstrīdētā lēmuma atcelšanu. Būtībā analīze par noteikto maršrutu pati par sevi var pamatot Komisijas lēmumu aizliegt darījumu, ņemot vērā Regulas par koncentrāciju 2. panta 3. punktā noteikto kritēriju. Dominējoša stāvokļa radišana, kas būtiski kaitē efektīvai konkurencei kādā no šiem maršrutiem, pati par sevi ir pietiekama, lai

izraisītu [koncentrācijas] darījuma nesaderību ar kopējo tirgu, ņemot vērā ceturrtā un piektā pamata analīzes laikā veiktās efektivitātes pieauguma un saistību analīzes rezultātus.

- <sup>327</sup> Attiecībā uz *York Aviation* otro ziņojumu, kas pievienots, lai sīkāk raksturotu prasītājas argumentus, ir jākonstatē, ka saskaņā ar to, ko apgalvo Komisija, šis ziņojums ticis pievienots, lai pamatotu argumentāciju, kas pausta replikā papildus prasības pieņemšanai un *York Aviation* pirmajam ziņojumam, neminot ne mazāko iemeslu tam, kāpēc šāds ziņojums, kas attiecas uz apstrīdētajā lēmumā veiktās analīzes pa maršrutiem saturu, ticis iesniegts ar nokavēšanos.
- <sup>328</sup> Līdz ar to saskaņā ar Reglamenta 48. panta 1. punktu Vispārējā tiesa neņems vērā *York Aviation* otrā ziņojuma saturu, vērtējot lietas dalībnieku argumentus.

## 2. Par lietas būtību

### a) Par maršrutu Dublina–Londona

#### Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>329</sup> Prasītāja apgalvo, ka attiecībā uz maršrutu Dublina–Londona, kas veido apmēram 30% no tādu pasažieru pārvadājumu tirgus, kas ceļo starp Īriju un pārējām Eiropas

Savienības dalībvalstīm, ar apmēram 320 lidojumiem katru nedēļu, no kuriem 100 lidojumus nodrošina *bmi*, *British Airways* un *CityJet*, Komisija neesot varējusi minēt pierādījumus, kas ļautu uzskatīt, ka šie konkurenti nevarētu radīt “konkurences spiedienu” koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai.

330 Attiecībā uz *bmi*, kura ar tai piederošajiem 10–20% tirgus daļu saskaņā ar apstrīdēto lēmumu ir galvenais prasītājas un *Aer Lingus* konkurents maršrutā Dublina-Londona, prasītāja norāda, ka Komisija nav paskaidrojusi, kādā ziņā fakts, ka šī sabiedrība var piedāvāt saviem pasažieriem tranzītu Hītrovā, kas ir tās centrālā lidosta, ir nozīmīgs (apstrīdētā lēmuma 795. apsvērumš). Tāpat kā *Aer Lingus* pasažieri, arī lielākā daļa *bmi* pasažieru neesot tranzīta pasažieri. Tāpat Komisija neesot paskaidrojusi, kādā ziņā tas, ka *bmi* piedāvā ekonomisko klasi un biznesa klasi, nozīmē, ka šī sabiedrība nekonkurē ar *Aer Lingus*, kas piedāvā tikai vienu klasi. Pēc prasītājas domām, šādai atšķirībai ir maza nozīme tik īsā lidojumā, bet Komisija nav veikusi nekādus salīdzinājumus starp *bmi* ekonomiskās klases un *Aer Lingus* vienīgās klases tarifiem. Turklāt tam, ka *Aer Lingus* veic divreiz vairāk lidojumu nekā *bmi* un pārvadā divreiz vairāk pasažieru, neesot nekādas nozīmes, jo *bmi* var izmantot lielu skaitu laika nišu, kuras ir tās rīcībā Hītrovas lidostā un kuras var izmantot maršrutam Dublina-Londona, nevis mazāk rentabliem maršrutiem kā līdz šim.

331 Attiecībā uz *British Airways*, kas apkalpo 26–27 lidojumus nedēļā no Dublinas uz Getvikas [*Gatwick*] lidostu, prasītāja norāda, ka Komisija nav analizējusi, vai tās minētie kritēriji, kas ir tie paši kritēriji, kurus tā izklāstījusi attiecībā uz *bmi*, ir nozīmīgi pasažieriem šajā maršrutā. Turklāt, apgalvojot, ka *British Airways* ir mazāk konkurētspējīga nekā *Aer Lingus* tāpēc, ka tā neapkalpo to pašu Londonas lidostu (tā apkalpo Getvikas lidostu, nevis Hītrovas lidostu), Komisija nonākot pretrunā pati sev, jo Komisija ir izteikusi viedokli, saskaņā ar kuru attiecīgie tirgi ir pilsētu pāri.

- 332 Attiecībā uz *CityJet* prasītāja apgalvo, ka fakts, ka šī aviosabiedrība izmanto mazāka izmēra lidaparātus Londonas Pilsētas lidostas skrejceļu nelielā garuma dēļ, kuru nevarētu izmantot ne prasītājas, ne *Aer Lingus* lidmašīnas, nav atbilstīgs konkurences analīzei. Jautājums drīzāk esot par to, vai *CityJet* piedāvājums ir tik konkurētspējīgs, lai veidotu alternatīvu risinājumu šajā maršrutā. Tiktāl, ciktāl gan *CityJet*, gan *Aer Lingus* un *Ryanair* pārvadā lielu skaitu darījumu klientu, neesot tik svarīgi, ka tikai *CityJet* pārvadā lielāko daļu tādu darījumu pasažieru, kuriem ir svarīgs laika faktors. Komisija apstrīdētā lēmuma 312.–331. un 800. apsvērumā esot secinājusi, ka pastāv viens tirgus aviosabiedrību pasažieriem, nedalot pēc tā, vai pasažieriem ir svarīgs laika faktors. Tā kā *CityJet*, *Ryanair* un *Aer Lingus* pārvadā gan darījumu pasažierus, gan izklaides pasažierus, tad *CityJet* radot konkurences spiedienu attiecībā uz šiem pasažieriem.
- 333 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

### Vispārējās tiesas vērtējums

- 334 Apstrīdētajā lēmumā Komisija analizēja koncentrācijas ietekmi uz konkurenci maršrutā Dublina–Londona (apstrīdētā lēmuma 791.–810. apsvērumi). Tā secināja, ka “plānotais [koncentrācijas] darījums būtiski kaitēs efektīvai konkurencei tāpēc, ka izveidosies dominējošs stāvoklis [šajā maršrutā]” (apstrīdētā lēmuma 810. apsvērumi).

- 335 Attiecībā uz šo jautājumu prasītāja arī atkārtoti administratīvā procesa laikā minēto argumentāciju, kas tika noraidīta apstrīdētajā lēmumā. Ar šo argumentāciju, kas ir virspusēja un sadalīta, nepietiek, lai atspēkotu argumentāciju, kuru Komisija izklāstījusi apstrīdētajā lēmumā un kura ir balstīta uz administratīvajā procesā gūtajiem rezultātiem.
- 336 Ir jāuzsver, ka pirmais fakts, kas tika ņemts vērā apstrīdētajā lēmumā, bija koncentrācijā iesaistīto pušu kopējo tirgus daļu lielums, kas 2006. gada vasarā bija 79 %, ņemot vērā visus pasažierus, vai 81 %, izslēdzot tranzīta pasažierus. Apvienotā tirgus daļa, kas balstīta uz lidaparātu jaudu, nevis pārvadāto pasažieru skaitu, 2006.–2007. gada ziemā bijusi 76 %, bet 2007. gada vasarā — 79 % (apstrīdētā lēmuma 792.–794. apsvērumi). Kā norādīts apstrīdētajā lēmumā (apstrīdētā lēmuma 802. zemsvītras piezīme), tik lielas tirgus daļas pašas par sevi ir pierādījums tam, ka tirgū pastāv dominējošs stāvoklis (šajā ziņā attiecībā uz iepriekšējo Regulu par koncentrāciju skat. iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *General Electric*/Komisija, 115. punkts, kā arī pamatnostādņu 17. punktu).
- 337 Ir jāsecina, ka prasītāja nemin īpašus argumentus par šo tirgus daļu. Argumenti, kas šajā sakarā iepriekš izklāstīti saistībā ar pirmo pamatu, jau tika noraidīti (skat. šī sprieduma 39. un nākamās punktus). Argumentācija, kas minēta saistībā ar trešo pamatu, attiecībā uz maršrutu Dublina-Londona, tāpat noteikti iekļaujas konkurences jomā, kurā koncentrācijas darījuma īstenošana ļautu kopumam *Ryanair-Aer Lingus* iegūt ārkārtīgi lielu tirgus daļu, t.i., apmēram 80 %. Kā norāda prasītāja, šis tirgus ir īpaši nozīmīgs, jo tas pats par sevi veido 30 % no tādu pasažieru pārvadājumu tirgus, kas ceļo starp Īriju un pārējām Eiropas Savienības dalībvalstīm (skat. šī sprieduma 329. punktu).

- 338 Otrais fakts, ko Komisija ņēma vērā apstrīdētajā lēmumā, attiecas uz mazo nozīmi, kāda varētu būt šajā maršrutā klātesošajiem trim konkurentiem. Neviens no šiem konkurentiem nespētu kompensēt pret konkurenci vērsto ietekmi, kas rastos tad, ja *Aer Lingus*, kas ir *Ryanair* sīvākais konkurents maršrutā Dublina-Londona, [šo maršrutu] vairs neapkalpotu.
- 339 Attiecībā uz *bmi*, kurai saskaņā ar vērā ņemtajiem datiem pieder 12–16% tirgus daļu, Komisija ir norādījusi, ka ir vairākas atšķirības starp šo pārvadātāju un *Aer Lingus*. *bmi* ir pārvadātājs, kurš darbojas tīklā un darbību nodrošina no Londonas-Hitrovas lidostas, kaut arī lielākā daļa tā pasažieru maršrutā Dublina-Londona nav tranzīta pasažieri (t.i., viņu galīgais galamērķis ir Londona, nevis kāds cits), kurš piedāvā pilnu servisu lidmašīnā un kuram ir ekonomiskā klase un biznesa klase, kamēr *Aer Lingus* ir lidojumu no punkta uz punktu pārvadātājs, kas piedāvā minimālu pakalpojumu apjomu lidmašīnā un tikai vienu klasi (apstrīdētā lēmuma 795. apsvērums). Protams, Komisija norādīja, ka *Aer Lingus* pārvadā arī tranzīta pasažierus atbilstīgi tās nolīgumam ar *British Airways* par kopīgu kodu izmantošanu, kā arī darījumu pasažierus un tādus pasažierus, kuriem ir svarīgs laika faktors (apstrīdētā lēmuma 795. un 799. apsvērums), tomēr šo uzņēmumu izmaksu struktūra ir atšķirīga, jo *Aer Lingus* izmaksu struktūra ir tuvāka *Ryanair* izmaksu struktūrai nekā *bmi* izmaksu struktūrai.
- 340 Komisija arī norādīja, ka *Aer Lingus* pārvadā divreiz vairāk pasažieru nekā *bmi* un veic gandrīz divreiz vairāk lidojumu nedēļā (apstrīdētā lēmuma 795. apsvērums). Kā Komisija izklāstījusi apstrīdētajā lēmumā, vērtējot šķēršļus iekļūšanai tirgū, *bmi* nevēlas paplašināt darbību Dublinas lidostā un šāda paplašināšana turklāt radītu nopietnas grūtības sakarā ar Dublinas lidostas situāciju vai atbildes pasākumu risku (apstrīdētā lēmuma 760. un 764. apsvērums).

341 Tas pats attiecas arī uz diviem pārējiem konkurentiem, kas apkalpo šo tirgu, t.i., uz *British Airways* un *CityJet*. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma, šīs sabiedrības nav tik sīvi konkurenti *Ryanair* kā *Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 802. apsvērums). *British Airways* ir pārvadātājs, kas darbojas tīklā un piedāvā pilnu pakalpojumu apjomu, savukārt *CityJet* ir pārvadātājs, kas piedāvā lidojumus darījumu klientiem uz lidostu, kas atrodas Londonas centra tuvumā. Šis īpatnības attālina šo uzņēmumu ekonomisko modeli un konkurētspēju no kopuma *Ryanair-Aer Lingus* ekonomiskā modeļa un konkurētspējas. Turklāt gan *British Airways*, gan *CityJet* ir norādījušas, ka darbības paplašināšana Dublinas lidostā neietilpst viņu prioritātēs (apstrīdētā lēmuma 748. apsvērums attiecībā uz *British Airways* un 718. apsvērums attiecībā uz *CityJet*).

342 No tā Komisija apstrīdētajā lēmumā varēja secināt, ka konkurenti, kas pašlaik ir klātesoši tirgū un varētu palielināt savu jaudu tajā, tāpat kā potenciālie konkurenti, kas varētu tajā iekļūt, nerada “pietiekamu konkurences spiedienu” koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai (apstrīdētā lēmuma 804.–809. apsvērums). Šajā sakarā ir jānorāda, ka prasītāja nav apšaubījusi to, ka apstrīdētajā lēmumā minētajiem trīs konkurentiem ir maza nozīme; prasītāja tikai atkārtoti apstrīdētajā lēmumā izklāstīto analīzi un secina, ka būtu kļūdaini apgalvot, ka minētie konkurenti nevar radīt “konkurences spiedienu” koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai (skat. šī sprieduma 330. punktu). Tomēr Komisija nav to apgalvojusi apstrīdētajā lēmumā. Tā tikai ir norādījusi, ka esošie un potenciālie konkurenti nevar radīt “pietiekamu konkurences spiedienu” šai struktūrai.

343 Līdz ar to, ņemot vērā, ka šie apsvērumi ir virspusēji un sadalīti, prasītāja no tiesību viedokļa pietiekami nav pierādījusi, ka Komisijas analīze attiecībā uz maršrutu Dublinā-Londona nav pamatota. Būtībā prasītāja tikai apgalvo, ka Komisija nav minējusi pierādījumus, kas ļautu uzskatīt, ka trīs konkurenti, kuri tika analizēti apstrīdētajā

lēmumā un kuriem pieder apmēram 20% tirgus daļu, nevar radīt “konkurences spiedienu” koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, kura kontrolē apmēram 80% minētā tirgus daļu, kamēr Komisija apstrīdētajā lēmumā ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ šie konkurenti nevar efektīvi konkurēt ar šo jauno struktūru, ņemot vērā ekonomiskā modeļa atšķirības, šķēršļus iekļūšanai tirgū un jaudas paplašināšanai, kā arī [šo sabiedrību] atšķirīgās attīstības prioritātes.

b) Par maršrutiem Dublina–Birmingema, Dublina–Edinburga, Dublina–Glāzgova, Dublina–Mančestra un Dublina–Ņūkāsla

#### Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>344</sup> Prasītāja norāda, ka Komisija ir uzskatījusi, ka *Aer Lingus* un prasītāja nesaskaras ar nozīmīgu konkurences spiedienu no citu aviosabiedrību puses maršrutos Dublina–Birmingema, Dublina–Edinburga, Dublina–Glāzgova, Dublina–Mančestra un Dublina–Ņūkāsla, kuros ir apmēram 3 miljoni pasažieru gadā. Apstrīdētajā lēmumā ir minēti šādi iemesli: vai nu ekonomiskais modelis nav piemērots (piemēram, *BA Connect*, *bmi*, *Air Malta*, *Hapag Lloyd Express*, *KLM*, *Lufthansa*, *Loganair*, *Luxair* un *CityJet* ekonomiskais modelis (apstrīdētā lēmuma 816., 817., 835., 841. un 852. apsvērumi)), vai nu ekonomiskais modelis ir tāds pats, bet aviosabiedrība nolēmusi pārtraukt darbību attiecīgajā maršrutā (piemēram, *MyTravelLite*, *Go Fly*, *Brymon Airways*, kas kļuvis par *BA City Express* un vēlāk — par *BA Connect*, un *Gill Airways* (apstrīdētā lēmuma 812., 816., 821., 830. un 840.–848. apsvērumi)), vai nu aviosabiedrību “sāpīgi

ietekmējusi iepriekšēja saskarsme ar *Ryanair* (nevis ar *Aer Lingus*)” (piemēram, *easyJet* un *bmibaby* (apstrīdētā lēmuma 812., 816., 857., 862., 867., 878. un 880. apsvērumus)), vai nu sabiedrība veic galvenokārt biznesa klases lidojumus un tās lidaparātu flote ir pārāk neliela (piemēram, *Cityjet* un *Luxair* (apstrīdētā lēmuma 825., 831., 832., 834., 835., 841., 852., 874., 880. un 882. apsvērumus)), vai nu Dublinas lidosta neietilpst aviosabiedrības stratēģiskajos plānos, kaut arī tās rīcībā ir lidaparāti, kas bāzēti atbilstošās lidostās Apvienotajā Karalistē (piemēram, *BA Connect*, *Flybe*, *easyJet*, *Loganair*, *Globespan*, *Jet2* un *Monarch* (apstrīdētā lēmuma 825., 834., 843., 852. un 882. apsvērumus)), vai nu sabiedrība nav apstiprinājusi vēlēšanos ienākt attiecīgajā maršrutā (piemēram, *BA Connect*, *Flybe*, *Loganair*, *Globespan*, *bmibaby*, *Monarch* un *Jet2* (apstrīdētā lēmuma 825., 834., 843., 852. un 882. apsvērumus)) vai arī ir skaidri norādījusi Komisijai, ka tā nevēlas sākt darbību maršrutā, kuru apkalpo *Ryanair* (piemēram, *Aer Aerann* (apstrīdētā lēmuma 826. apsvērumus)), vai nu arī ir nepieciešama liela mēroga iekļūšana tirgū vai esošo darbību biežuma palielināšana, bet tas nav iespējams lidostu pārslogotības dēļ (tas attiecas uz *CityJet* (apstrīdētā lēmuma 815.–817., 824., 826., 833., 842., 851., 860. un 870. apsvērumus)), un/vai nepieciešami nozīmīgi ieguldījumi zīmola veicināšanai un lidojumu pārdošanai Īrijā (tas attiecas uz *BA Connect*, *Flybe*, *Globespan*, *easyJet* un *Monarch* (apstrīdētā lēmuma 816., 825., 843. un 882. apsvērumus)).

<sup>345</sup> Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā savā analizē par šiem maršrutiem “rikojusies nekonsekventi”. No vienas puses, gadījumā, ja kādā lidostā ir ievērojama konkurentu klātbūtne, Komisija esot uzskatījusi, ka viņu klātbūtne šajā lidostā nav tieši atbilstīga konkurences novērtēšanai šajos *Ryanair* apkalpotajos maršrutos (apstrīdētā lēmuma 825. apsvērumus un 864. zemsvītras piezīme). Komisija arī esot atteikusies ņemt vērā tādu konkurentu klātbūtni, kuri šīs lidostas izmanto kā bāzes lidostas vai kā centrālās lidostas, uzskatot, ka viņi nav nozīmīgi analīzei pa maršrutiem tāpēc, ka no aptaujas un no viņu pašu paziņojumiem izriet, ka viņiem nemainīgi pietrūkst iespēju vai

motivācijas, lai ienāktu attiecīgajā maršrutā (apstrīdētā lēmuma 816., 825., 834., 843., 852., 862., 872. un 882. apsvērumi). No otras puses, tad, kad *Ryanair* un *Aer Lingus* kopējā klātbūtne kādā lidostā ir nozīmīga — kā, piemēram, Birmingemā vai Edinburgā —, Komisija esot uzskatījusi, ka situācija ir sarežģīta, ņemot vērā šķēršļus iekļūšanai tirgū, tādus kā bāzu trūkums konkurentiem, nepieciešamība veikt “ievērojamus ieguldījumus zīmola atpazīstamībā un tirgvedībā” tad, ja pārvadātāji nav iekārtojušies kādā lidostā, un ir pieejamu laika nišu trūkums maksimālās slodzes laikā vai ierobežota piekļuve infrastruktūrām (kontakta stāvvietām) (apstrīdētā lēmuma 816., 817., 826., 843., 844. un 882. apsvērumi).

<sup>346</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>347</sup> Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir analizējusi koncentrācijas ietekmi uz konkurenci dažādos maršrutos no Dublīnas uz citām Apvienotās Karalistes pilsētām, izņemot Londonu.

## — Par maršrutu Dublina-Birmingema

- 348 Attiecībā uz maršrutu Dublina–Birmingema (apstrīdētā lēmuma 811.–819. apsvērumi) [koncentrācijas] darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci. Komisija arī ir norādījusi uz *My TravelLite* neveiksmīgo mēģinājumu ienākt šajā tirgū 2003.–2004. gadā un to, ka kopš tā laika vairs šādu mēģinājumu nav bijis (apstrīdētā lēmuma 815. apsvērumi), kā arī to, ka pēc *Ryanair* ienākšanas [šajā tirgū] *bmibaby* no tā izstājās (apstrīdētā lēmuma 812.–816. apsvērumi).
- 349 Tāpat Komisija ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ pārvadātāji, kas ir klātesoši kādā no abām lidostām, kuras apkalpo Birmingemu (*BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmibaby, Monarch, Thomsonfly*), nespēj radīt pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, ienākot maršrutā Dublina–Birmingema pēc koncentrācijas darījuma (apstrīdētā lēmuma 816. apsvērumi). Prasītāja, tos neapstrīdot, atkārtoti Komisijas minētos iemeslus, kas attiecas uz to, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū Dublīnas lidostā, vai uz minēto pārvadātāju izteiktajiem nodomiem, atzīstot, ka Īrijas tirgus neietilpst to prioritātēs. Šajā sakarā ir jāatzīst, ka šie iemesli paši par sevi ir pietiekami, lai pamatotu secinājumus, kurus Komisija no tiem izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.
- 350 Turklāt nevar apgalvot, kā to dara prasītāja, ka Komisija, veicot analīzi, būtu “rikojusies nekonekventi” tādā nozīmē, ka tā būtu atšķirīgi ņēmusi vērā, no vienas puses, *Ryanair* un *Aer Lingus* īpašo situāciju Dublīnā vai pat arī Birmingemā saistībā ar *Ryanair* (apstrīdētā lēmuma 816. apsvērumi) un, no otras puses, pārējo sabiedrību situāciju galamērķa lidostā. Komisija analizēja *Ryanair* minēto argumentu par iespēju konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru, izmantojot bāzi, kas atrodas galamērķa lidostā, un noraidīja to attiecībā uz katru konkrēto maršrutu (skat. apstrīdētā lēmuma 825. apsvērumu attiecībā uz maršrutu Dublina–Edinburga un 864. zemsvītras piezīmi, kura iekļauta pēc šī apsvēruma un kurā Komisija šo

secinājumu attiecina uz visiem pārējiem maršrutiem). Tādējādi ir jānoraida prasītājas apgalvojums attiecībā uz visiem maršrutiem, par kuriem *Ryanair* norāda, ka pastāv nekoncekvence.

<sup>351</sup> Attiecībā uz īpašo situāciju, kādā atrodas *CityJet*, kurai pieder Dublinā bāzēti lidaparāti un lidaparāti, kas pa nakti tiek novietoti Birmingemā, un kurai varētu būt nodoms apkalpot maršrutu Dublina–Birmingema, kurā ir daudz darījumu klientu, Komisija secināja, ka, lai konkurētu ar *Ryanair* un *Aer Lingus*, šai sabiedrībai būtu jāpiedāvā pakalpojumi ar lielu biežumu, aptverot visu maksimālās slodzes laiku, kas esot maz iespējams sakarā ar saistībām, kas attiecas uz laika nišām maksimālās slodzes laikā Dublinas lidostā un uz kontaktu stāvvietu trūkumu (apstrīdētā lēmuma 817. apsvērums). Šajā sakarā ir jānorāda, ka prasītāja arī nav apstrīdējusi šos iemeslus un ka tie paši par sevi ir pietiekami, lai pamatotu secinājumus, kurus Komisija no tiem izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.

<sup>352</sup> Visbeidzot Komisija apstrīdētajā lēmumā ir noraidījusi *Ryanair* izvirzīto argumentu, saskaņā ar kuru aviosabiedrības, kurām nav Birmingemā bāzētu lidaparātu (*Air Malta*, *Hapag Lloyd Express*, *KLM* un *Lufthansa*), varētu vēlēties apkalpot lidojumus no šī galamērķa uz Dublinu, no kurienes tās arī nodrošina lidojumus uz citiem galamērķiem, lai arī tām nav tur bāzētu lidaparātu. Pēc Komisijas domām, ienākt kādā maršrutā, ja aviosabiedrībai nav bāzes nevienā no tā galamērķiem, parasti ir neefektīvāk un līdz ar to šādas ienākšanas gadījumi ir relatīvi reti. Turklāt runa ir par pārvadātājiem, kas darbojas tīklā un piedāvā pilnu servisu lidmašīnā, un ir maz ticams, ka tie radītu nozīmīgu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai (apstrīdētā lēmuma 817. apsvērums). Šajā sakarā ir arī jānorāda, ka prasītāja nav apstrīdējusi šos iemeslus un ka tie paši par sevi ir pietiekami, lai pamatotu secinājumus, kurus Komisija no tiem izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.

## — Par maršrutu Dublina-Edinburga

- 353 Attiecībā uz maršrutu Dublina–Edinburga (apstrīdētā lēmuma 820.–828. apsvērumš) [koncentrācijas] darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci. Komisija arī ir norādījusi uz *Go Fly* neveiksmīgo mēģinājumu iekļūt šajā tirgū 2001.–2002. gadā un to, ka kopš tā laika vairs šādu mēģinājumu nav bijis. Turklāt Komisija ir precizējusi, ka šis maršruts ir ļoti noslogots, jo tajā tiek veikti pieci lidojumi dienā, kurus apkalpo koncentrācijā iesaistītās puses (apstrīdētā lēmuma 824. apsvērumš).
- 354 Tāpat Komisija ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ pārvadātāji, kas izmanto Edinburgas lidostu kā bāzes lidostu vai kā centrālo lidostu (*BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair* un *Globespan*), nespētu radīt pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, ienākot maršrutā Dublina–Edinburga pēc koncentrācijas darījuma (apstrīdētā lēmuma 825. apsvērumš). Prasītāja, tos neapstrīdot, atkārtoto Komisijas minētos iemeslus, kas attiecas uz to, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū Dublīnas lidostā, vai uz minēto pārvadātāju izteiktajiem nodomiem, ka Īrijas tirgus neietilpst to prioritātēs. Šajā sakarā ir arī jāatzīst, ka šie iemesli paši par sevi ir pietiekami, lai pamatotu secinājumus, kurus Komisija no tiem ir izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.
- 355 Attiecībā uz īpašo situāciju, kādā atrodas *CityJet*, kurai pieder Dublīnā bāzēti lidaparāti un lidaparāti, kas pa nakti tiek novietoti Edinburgā, un kurai varētu būt nodoms apkalpot maršrutu Dublina–Edinburga, kurā ir daudz darījumu klientu, Komisija ir atkārtojusi to pašu argumentāciju, ko tā izvērša attiecībā uz maršrutu Dublina–Birmingema (apstrīdētā lēmuma 826. apsvērumš). Šajā sakarā ir jāatgādina, ka prasītāja nav apstrīdējusi šo argumentāciju, un ir jāuzskata, ka tā ir pietiekama, lai pamatotu secinājumu, kuru Komisija no tās izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.

## — Par maršrutiem Dublina–Glāzgova, Dublina–Mančestra un Dublina–Ņūkāsla

<sup>356</sup> Maršrutus Dublina–Glāzgova un Dublina–Mančestra raksturo gandrīz monopola stāvoklis, ko iegūtu koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra, savukārt maršrutā Dublina–Ņūkāsla kopumam *Ryanair-Aer Lingus* būtu monopola stāvoklis. Attiecībā uz maršrutu Dublina–Glāzgova (apstrīdētā lēmuma 829.–837. apsvērums) kopumam *Ryanair-Aer Lingus* tajā piederētu 96–99% tirgus daļu un tā vienīgais konkurents būtu *Loganair*, kurai pieder 1–4% tirgus daļu un kura piedāvā netiešus lidojumus caur Londonderiju [*Londonderry*] (*Go Fly* ienāca šajā maršrutā 2001. gadā un pēc sešiem darbības mēnešiem 2002. gadā no tā izstājās). Attiecībā uz maršrutu Dublina–Mančestra (apstrīdētā lēmuma 838.–846. apsvērums) kopumam *Ryanair-Aer Lingus* tajā piederētu 98–99,6% tirgus daļu un tā vienīgais konkurents būtu *Luxair*, kurai pieder 0,4–2% tirgus daļu un kura piedāvā lidojumus Luksemburga–Dublina caur Mančestru. Attiecībā uz maršrutu Dublina–Ņūkāsla (apstrīdētā lēmuma 847.–854. apsvērums) kopumam *Ryanair-Aer Lingus* tajā piederētu 96–99% tirgus daļu un tā vienīgais konkurents būtu *Loganair*, kurai pieder 1–4% tirgus daļu un kura piedāvā netiešus lidojumus caur Londonderiju (*Brymon Airways*, kas kļuvisi par *BA City Express* un vēlāk — par *BA Connect*, ienāca šajā maršrutā 2001. gadā un 2003. gadā no tā izstājās, savukārt *Gill Airways* tajā ienāca 2001. gada janvārī un tā paša gada septembrī beidza darbību).

<sup>357</sup> Attiecībā uz šo jautājumu Komisija apstrīdētajā lēmumā arī ir noraidījusi argumentus, ko *Ryanair* minējusi administratīvā procesa laikā attiecībā uz potenciālajiem jaunpienācējiem, kuriem ir bāze galamērķa lidostā, vai attiecībā uz *CityJet* (skat. *mutatis mutandis* šī sprieduma 352. un 355. punktu). Šajā sakarā ir jāatgādina, ka prasītāja nav apstrīdējusi Komisijas argumentāciju, un ir jāuzskata, ka tā ir pietiekama, lai pamato tu secinājumus, kas no tās izdarīti apstrīdētajā lēmumā.

## c) Par maršrutiem Šenona–Londona un Korķa–Londona

## Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>358</sup> Prasītāja apgalvo, ka Komisija pēc savām vajadzībām ir izmainījusi ģeogrāfiskā tirgus apjomu. Esošās konkurences analizē Komisija esot iekļāvusi attiecīgajā tirgū visas Londonas lidostas. Turpretī, vērtējot potenciālo iekļūšanu tirgū, Komisija esot apgalvojusi, ka Lūtonas un Londonas Pilsētas lidostas nespēj aizstāt Hitrovas, Getvikas un Stanstedas lidostas (apstrīdētā lēmuma 860. un 870. apsvērum). Turklāt Komisija esot nepareizi novērtējusi iekļūšanas tirgū iespēju, balstoties uz to lidojumu nenozīmīgo skaitu, kurus pašlaik veic tādas aviosabiedrības kā *Wizzair*, *bmibaby*, *CentralWings*, *Jet2*, *Malev* un *Air Southwest* (apstrīdētā lēmuma 873. apsvērum).
- <sup>359</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## Vispārējās tiesas vērtējums

- <sup>360</sup> Attiecībā uz maršrutu Šenona–Londona (apstrīdētā lēmuma 855.–864. apsvērum) kopumam *Ryanair-Aer Lingus* piederētu 100 % tirgus daļu (*easyJet* izstājās no šī tirgus 2006. gada oktobrī pēc *Ryanair* ienākšanas tajā, atbildot uz *easyJet* ienākšanu maršrutos Korķa–Londona un Noka–Londona).

- 361 Attiecībā uz maršrutu Korka–Londona (apstrīdētā lēmuma 865.–876. apsvēruma) kopumam *Ryanair-Aer Lingus* piederētu 100 % tirgus daļu (*easyJet* izstājās no šī tirgus 2006. gada oktobrī, bet *bmibaby* — 2005. gada janvārī izstājās no šī maršruta, kuru tā bija apkalpojusi kopš 2004. gada marta, savukārt *City Flyer Express* šo maršrutu piedāvāja tikai līdz 2001. gada oktobrim).
- 362 Attiecībā uz šo jautājumu Komisija apstrīdētajā lēmumā noraidīja arī argumentu, kuru *Ryanair* minēja administratīvā procesa laikā attiecībā uz potenciālajiem jaunpienācējiem, kuriem ir bāze galamērķa lidostā. Prasītājas argumenti nespēj atspēkot šo argumentāciju, kuras pamatā ir koncentrācijā iesaistīto pušu spēcīgā klātbūtne Īrijā un dažu Londonas lidostu īpatnības. Pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Londonas lidostu aizstājamība no pieprasījuma viedokļa nenozīmē, ka šo lidostu īpatnības nevarētu ņemt vērā no piedāvājuma viedokļa, kad tiek vērtētas kāda pārvadātāja iespējas uzsākt lidojumus uz kādu galamērķi. Apstrīdētajā lēmumā izklāstītā Komisijas argumentācija par šo jautājumu tāpat nav pretrunīga.
- 363 Tāpat Komisija pamatoti ir uzskatījusi, ka pārvadātāji, kas varētu ienākt šajos maršrutos, izmantojot “W veida maršrutus”, jo tiem nav bāzes nevienā maršruta galamērķī (*Wizzair*, *bmibaby*, *CentralWings*, *Jet2*, *Malev* un *Air Southwest*), nespētu efektīvi konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru.
- 364 Līdz ar to prasītājas argumenti neatspēko secinājumus, saskaņā ar kuriem plānotais darījums būtiski kaitētu efektīvai konkurencei, jo tā rezultātā izveidotos dominējošs stāvoklis maršrutos Šenona–Londona un Korka–Londona.

d) Par maršrutiem Dublina–Frankfurte, Dublina–Parīze, Dublina–Madride, Dublina–Brisele, Dublina–Berlīne un Dublina–Hamburga (Lībeka)

### Lietas dalībnieku argumenti

<sup>365</sup> Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā no savas analīzes izslēgusi šādas sabiedrības: *Luft-hansa* attiecībā uz maršrutiem Dublina–Berlīne, Dublina–Frankfurte un Dublina–Hamburga (Lībeka) ar pamatojumu, ka pasažieri tiešajos lidojumos no punkta uz punktu tajos veido tikai mazu daļu šīs sabiedrības darbības (apstrīdētā lēmuma 913., 951. un 962. apsvērumi); *CityJet* attiecībā uz maršrutu Dublina–Parīze ar pamatojumu, ka šī sabiedrība galveno uzmanību pievērš ienesīgākajiem darījumu klientiem (apstrīdētā lēmuma 1017. apsvērumi); *Iberia* attiecībā uz maršrutu Dublina–Madride ar pamatojumu, ka tās ekonomiskais modelis ir balstīts uz darbībām tīklā, piedāvājot pilnu servisu lidmašīnā (apstrīdētā lēmuma 984. apsvērumi); *Brussels Airlines*, *KLM*, kā arī *VLM*, *Transavia* un *Airlinair* attiecībā uz maršrutu Dublina–Brisele (apstrīdētā lēmuma 936. apsvērumi). Pēc prasītājas domām, Komisijai “nevar ticēt”, kad tā apgalvo, ka šie pārvaldītāji nespētu efektīvi atbildēt uz to, ja koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra paaugstinātu cenas, it īpaši tāpēc, ka tie jau apkalpo attiecīgos maršrutus.

<sup>366</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>367</sup> Pat ja Komisijas argumentācija, vērtējot katru maršrutu, ir diezgan līdzīga, ikvienā no tiem tomēr ir savas īpatnības, kas ir jāatceras, it īpaši attiecībā uz konkurentiem vai aviosabiedrībām, kas varētu iekļūt šajos tirgos, lai konkurētu ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru.

## — Par maršruti Dublinā–Berlīne un Dublinā–Hamburga (Libeka)

<sup>368</sup> Attiecībā uz maršrutu Dublinā–Berlīne (apstrīdētā lēmuma 908.–915. apsvērums) darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci. Komisija ir minējusi arī to, ka *Lufthansa* darbojās šajā tirgū, bet izstājās no tā 2000. gada oktobrī. Tā ir arī atgādinājusi, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar Dublinas lidostas pārslogotību, pat ja šajā gadījumā tie varbūt nav tik nozīmīgi, ņemot vērā lidojumu ierobežoto skaitu un tādu pasažieru, kuriem ir svarīgs laika faktors, mazāku īpatsvaru nekā citur.

<sup>369</sup> Attiecībā uz maršrutu Dublinā–Hamburga (Libeka) (apstrīdētā lēmuma 956.–964. apsvērums) darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci. Komisija ir minējusi arī to, ka *Lufthansa* darbojās šajā tirgū, bet izstājās no tā 2000. gada oktobrī un ka tajā darbojās *Hapag-Lloyd Executive*, kura tajā ienāca 2004. gada aprīlī, bet izstājās 2006. gada janvārī. Komisija ir arī atgādinājusi, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar Dublinas lidostas pārslogotību, pat ja šajā gadījumā tie varbūt nav tik nozīmīgi, ņemot vērā lidojumu

ierobežoto skaitu un tādu pasažieru, kuriem ir svarīgs laika faktors, mazāku īpatsvaru nekā citur.

370 Tāpat Komisija ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ pārvadātāji, kuriem ir bāze Berlīnē (*Lufthansa*, *Air Berlin*, *Germanwings* un *easyJet*) vai Hamburgā–Lībekā (*Lufthansa*, *Air Berlin* un *Germanwings*), nevarētu radīt pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, ienākot maršrutos Dublina–Berlīne vai Dublina–Hamburga (Lībeka) pēc koncentrācijas darījuma (apstrīdētā lēmuma 913. un 962. apsvērums). Šajā sakarā prasītāja tikai norāda, ka attiecībā uz *Lufthansa* Komisijai “nevar ticēt”, kad tā apgalvo, ka šī sabiedrība nespētu efektīvi atbildēt uz koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras cenu paaugstināšanu (skat. šī sprieduma 365. punktu). Tomēr ir jānorāda, ka Komisija attiecībā uz šo jautājumu ir izklāstījusi vairākus iemeslus, kas ir pilnīgi ticami. Tā ir konstatējusi, ka, pirmkārt, *Lufthansa* ir tradicionāls pārvadātājs, kas darbojas tīklā un izmanto zvaigznes veida sistēmu, atšķirībā no *Ryanair* un *Aer Lingus* tiešo lidojumu no punkta uz punktu un minimāla servisa modeļiem, un ka, otrkārt, ņemot vērā *Lufthansa* izstāšanos no šī tirgus 2000. gadā ( kaut gan tajā laikā nebija neviena cita konkurenta), tā, domājams, vairs nebūs gatava ienākt šajos tirgos, stājoties pretī jaunai, spēcīgai vienībai, kuras izmaksu struktūra ir atšķirīga.

— Par maršrutu Dublina-Brisele

371 Attiecībā uz maršrutu Dublina-Brisele (apstrīdētā lēmuma 931.–938. apsvērums) darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci. Komisija ir minējusi arī to, ka *Sabena* (kas vēlāk kļuva par *Brussels Airlines*) darbojās šajā tirgū, bet izstājās no tā 2001. gada novembrī. Komisija

ir arī atgādinājusi, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar Dublīnas lidostas pārslotību un šī maršruta lielo piesātinātību.

372 Tāpat Komisija ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ pārvadātāji, kuriem ir bāze Briselē (*Brussels Airlines*, *KLM*, un *VLM*) vai Eindhovenā Nīderlandē (*Transavia* un *Airlineair*), kuru neuzskata par aizstājēju lidostu Briseles lidostai, nevarētu radīt pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, ienākot maršrutā Dublīna-Brisele (apstrīdētā lēmuma 936. apsvērums). Šajā sakarā prasītāja tikai norāda, ka Komisijai “nevar ticēt”, kad tā apgalvo, ka šīs sabiedrības nespētu efektīvi atbildēt uz koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras cenu paaugstināšanu (skat. šī sprieduma 365. punktu). Tomēr ir jānorāda, ka Komisija attiecībā uz šo jautājumu ir izklāstījusi vairākus iemeslus, kas ir pilnīgi ticami. Tā ir konstatējusi, ka *Brussels Airlines* un *KLM* lielākoties ir pārvadātāji, kuri darbojas tīklā un piedāvā pilnu servisu lidmašīnā un kuru ekonomiskais modelis ir atšķirīgs no *Ryanair* un *Aer Lingus* modeļa, ka *VLM* galvenokārt apkalpo darījumu klientus, izmantojot mazākus lidaparātus, kas ļauj nosēties Londonas pilsētas lidostā, un ka *Transavia* un *Airlineair* apkalpo Eindhovenu, nevis Briseli.

— Par maršrutu Dublīna-Frankfurte

373 Attiecībā uz maršrutu Dublīna-Frankfurte (apstrīdētā lēmuma 948.–955. apsvērums) koncentrācijā iesaistītajām pusēm kopā jaudas ziņā 2006. gada vasarā piederēja 59–87 % tirgus daļu neatkarīgi no tā, tiek vai netiek ņemti vērā tranzīta pasažieri. Konkurenta *Lufthansa* tirgus daļa svārstījās no 13 līdz 41 %, ņemot vērā tranzīta pasažierus.

374 Šajā sakarā jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ *Lufthansa* nevarētu efektīvi konkurēt šajā tirgū ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir norādījusi, ka *Lufthansa* ekonomiskais modelis skaidri atšķiras no *Aer Lingus* un *Ryanair* modeļiem. Turklāt tā ir konstatējusi, ka *Lufthansa* izmanto tādu biežu lidojumu pakalpojumu, kuru laiki pielāgoti došanās prom un ierašanās viļņiem Frankfurtes lidostā. Komisija arī konstatēja, ka no klientu aptaujas rezultātiem izriet, ka lielākā daļa *Aer Lingus* vai *Ryanair* klientu par aizstājēju lidojumam Dublina–Frankfurte drīzāk uzskata otru Īrijas aviosabiedrību, nevis *Lufthansa*. Tādējādi prasītāja nevar apgalvot, ka Komisija būtu tikai vienkārši izslēgusi *Lufthansa* no savas analīzes tāpēc, ka pasažieri tiešajos lidojumos no punkta uz punktu veido tikai mazu daļu šīs sabiedrības darbības (skat. šī sprieduma 365. punktu).

— Par maršrutiem Dublina–Madrīde un Dublina–Parīze

375 Attiecībā uz maršrutu Dublina–Madrīde (apstrīdētā lēmuma 981.–989. apsvērumš) bija paredzēts, ka koncentrācijā iesaistītajām pusēm jaudas ziņā 2007. gada vasarā piederēs 66–75 % kopējo tirgus daļu neatkarīgi no tā, tiek vai netiek ņemti vērā tranzīta pasažieri. Konkurenta *Iberia* tirgus daļa svārstījās no 25 līdz 34 %, ņemot vērā tranzīta pasažierus. Komisija ir arī minējusi, ka *Spanair* darbojās šajā tirgū, bet izstājās no tā 2006. gada oktobrī. Tā turklāt ir atgādinājusi, ka pastāvēja šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar Dublinas lidostas pārslogotību, pat ja šajā gadījumā tie varbūt nav tik nozīmīgi, ņemot vērā, ka nav runa par maršrutu ar lielu lidojumu biežumu.

376 Attiecībā uz maršrutu Dublina–Parīze (apstrīdētā lēmuma 1014.–1021. apsvērumš) koncentrācijā iesaistītajām pusēm 2006. gada vasarā piederēja 61–80 % kopējo tirgus daļu neatkarīgi no tā, tiek vai netiek ņemti vērā tranzīta pasažieri. Konkurenta *CityJet*

tirgus daļa svārstījās no 20 līdz 39%, ņemot vērā tranzīta pasažierus. Neviens cits pāravadātājs pēdējo gadu laikā neesot ienācis šajā tirgū.

<sup>377</sup> Šajā sakarā jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ *Iberia* maršrutā Dublina–Madrīde (apstrīdētā lēmuma 984. apsvērums) un *CityJet* maršrutā Dublina–Parīze (apstrīdētā lēmuma 1017. apsvērums) nevarot efektīvi konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. Komisija ir uzsvērusi, ka *Iberia* nevar uzskatīt par savu konkurentu koncentrācijā iesaistītajām pusēm tāpēc, ka tās ekonomiskais modelis ir balstīts uz darbību tīklā un pilnu servisu lidmašīnā, kas paredzēts liela skaita tranzīta pasažieru šajā maršrutā. Turklāt Komisija ir uzsvērusi, ka *CityJet* galvenais mērķis ir apgādāt *Air France* vidēja un liela attāluma lidojumus no *Roissy-Charles-de-Gaulle* lidostas. Prasītāja šo argumentāciju pašu par sevi nav apstrīdējusi, bet tikai kritizējusi tās ticamību, neminot nekādus citus precizējumus. Tādējādi prasītāja nevar apgalvot, ka Komisija būtu tikai vienkārši izslēgusi šīs abas sabiedrības no savas analīzes (skat. šī sprieduma 365. punktu).

e) Par maršrutiem Dublina–Milāna un Dublina–Roma

Lietas dalībnieku argumenti

<sup>378</sup> Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini noraidījusi *Alitalia* kā koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras potenciālo konkurentu tāpēc, ka tā nesēn ir izstājusies no maršrutiem Dublina–Roma un Dublina–Milāna, kā arī tās finansiālo grūtību dēļ

(apstrīdētā lēmuma 1011. un 1041. apsvērumš). Tāpat Komisija esot kļūdaini noliegusi, ka šis pārvadātājs, kas darbojas tīklā un piedāvā pilnu servisu lidmašīnā, radītu konkurences draudus. Komisija neesot minējusi nevienu pierādījumu tam, ka *Alitalia* bez grūtībām nevarētu atkal piedāvāt lidojumus uz Dublinu gadījumā, ja koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra paaugstinātu cenas, ņemot vērā, ka *Alitalia* pieder vairāki lidaparāti, kas bāzēti Romā un Milānā.

379 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

#### Vispārējās tiesas vērtējums

380 Attiecībā uz maršrutu Dublinā–Milāna (apstrīdētā lēmuma 1006.–1013. apsvērumš) [koncentrācijas] darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci (bija plānots, ka 2007. gada vasarā kopējās tirgus daļas būs 100%). Komisija ir minējusi arī to, ka *Alitalia* darbojās šajā tirgū, bet izstājās no tā 2006. gada oktobrī, dažus mēnešus pēc *Ryanair* ienākšanas šajā maršrutā. Tā ir arī atgādinājusi, ka pastāvēja šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar Dublinas lidostas pārslogotību maksimālās slodzes laikā.

381 Attiecībā uz maršrutu Dublinā–Roma (apstrīdētā lēmuma 1036.–1043. apsvērumš) [koncentrācijas] darījuma īstenošanas rezultātā rastos monopola stāvoklis, kas izbeigtu jebkādu šajā maršrutā esošu konkurenci (bija plānots, ka 2007. gada vasarā kopējās tirgus daļas būs 100%). Komisija ir minējusi arī to, ka *Alitalia* darbojās šajā tirgū, bet izstājās no tā 2005. gada oktobrī un pēc tam uz neilgu laiku tajā atgriezās 2006. gada

vasarā. Tā ir arī atgādinājusi, ka pastāvēja šķēršļi iekļūšanai tirgū, kas saistīti ar Dublīnas lidostas pārslogotību maksimālās slodzes laikā un ar šī maršruta attīstību.

382 Tāpat Komisija ir minējusi iemeslus, kuru dēļ pārvadātāji, kam ir bāze Milānā vai Romā (*Alitalia*, *Air One*, *easyJet* un *MyAir*), nespēj radīt pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai, ienākot maršrutos Dublīna–Milāna un Dublīna–Roma (apstrīdētā lēmuma 1011. un 1041. apsvērumi). Prasītāja šajā sakarā tikai norāda, ka Komisija kļūdaini uzskatījusi, ka *Alitalia* nevarēja efektīvi konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru savu finansiālo grūtību dēļ un tādas sabiedrības ekonomiskā modeļa dēļ, kas piedāvā pilnu servisu lidmašīnā. Tomēr ir jāatzīst, ka šie iemesli ļauj pamatot secinājumu, kuru Komisija no tiem izdarījusi apstrīdētajā lēmumā.

383 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka prasītājas izvirzītie argumenti par vairākiem maršrutiem, kas analizēti apstrīdētajā lēmumā, neļauj atspēkot Komisijas secinājumu, ka [koncentrācijas] darījuma īstenošana būtiski kaitēs efektīvai konkurencei tāpēc, ka izveidosies dominējošs stāvoklis.

384 Turklāt ir jānorāda, ka dominējošais stāvoklis, ko šajos maršrutos radītu plānotā koncentrācija, būtu vai nu monopola stāvoklis, vai tuvs monopola stāvoklim, vai ļoti nozīmīgs dominējošs stāvoklis, kas pats par sevi ir pietiekams, lai šajā analīzes stadijā atzītu Komisijas secinājumu, saskaņā ar kuru koncentrācijas īstenošana jāatzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu.

385 Līdz ar to ir jāuzskata, ka atbilstoši ceturtnā un piektā pamata analīzes laikā veiktās efektivitātes pieauguma un saistību analīzes rezultātiem Komisija ir pamatoti paziņojusi, ka plānotā koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu.

*D — Par ceturto pamatu, kas attiecas uz apgalvotā efektivitātes pieauguma novērtējumu*

386 Vispirms jānorāda, ka Regulas par koncentrāciju preambulas 29. apsvērumā ir noteikts:

“Lai noteiktu koncentrācijas ietekmi uz konkurenci kopējā tirgū, ir lietderīgi ņemt vērā visu pamatoto un iespējamo ražīgumu, ko piedāvā attiecīgie uzņēmumi. Iespējams, ka koncentrācijas radītais produktivitātes [efektivitātes] pieaugums vājina ietekmi uz konkurenci, un jo īpaši iespējamo kaitējumu patērētājiem, kas pretējā gadījumā varētu rasties, un tā rezultātā koncentrācija būtiski nemazina efektīvu konkurenci kopējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā, jo īpaši dominējoša stāvokļa radīšanas vai stiprināšanas rezultātā. Komisija publicē vadlīnijas attiecībā uz to, kādos apstākļos tā var ņemt vērā produktivitātes pieaugumu, novērtējot koncentrāciju.”

387 Regulas par koncentrāciju preambulas 29. apsvērumā minētās Komisijas vadlīnijas ir minētas pamatnostādņu 76.–88. punktā. Pamatnostādņu 78. punktā ir noteikts, ka, lai Komisija savā koncentrācijas novērtējumā ņemtu vērā efektivitātes pieaugumu un varētu secināt, ka, ņemot vērā šo efektivitātes pieaugumu, nav pamata koncentrāciju atzīt par nesaderīgu ar kopējo tirgu, efektivitātes pieaugumam ir jāsniedz

patērētājiem priekšrocības, jābūt saistītam ar koncentrāciju un jābūt pārbaudāmam. Šie nosacījumi ir kumulatīvi, un tos pēc tam pārbauda saskaņā ar kārtību, ko Komisija noteikusi apstrīdētajā lēmumā.

388 Analīze, ko Komisija veikusi apstrīdētajā lēmumā un kas ir atbilstīga šī pamata novērtējumam, ir saistīta ar tālāk minētajiem posmiem. Pirmkārt, Komisija izklāstīja argumentāciju, kuru *Ryanair* bija minējusi administratīvā procesa laikā un saskaņā ar kuru koncentrācija nerada nekādus draudus konkurencei efektivitātes pieauguma dēļ, kas saistīts ar to, ka uz *Aer Lingus* tiks attiecināts *Ryanair* zemo izmaksu ekonomiskais modelis. Šis efektivitātes pieaugums izrietot no apjoma radītiem ietaupījumiem, kas gūti tādās jomās kā personāla izmaksas, lidmašīnu īpašumtiesību izmaksas, ekspluatācijas izmaksas, lidostu nodevas, darbības izmaksas uz zemes un tirdzniecības izmaksas. Pēc *Ryanair* domām, šādu efektivitātes pieaugumu nevarētu panākt ne ar alternatīvu darījumu, ne abām sabiedrībām darbojoties atsevišķi bez šādas koncentrācijas. No efektivitātes pieauguma priekšrocības gūšot klienti, jo samazināsies biļešu cenas, palielināsies lidojumu biežums un maršrutu skaits, kā arī uzlabosies produktu un pakalpojumu kvalitāte, neietekmējot *Aer Lingus* pakalpojumu kvalitāti (apstrīdētā lēmuma 7.10.2. punkts). Apstrīdētajā lēmumā ir izklāstīta arī *Aer Lingus* analīze (apstrīdētā lēmuma 7.10.3. punkts).

389 Otrkārt, Komisija uzsvēra, ka no Regulas par koncentrāciju preambulas 29. apsvērumā un pamatnostādņēs izklāstītajiem principiem izriet, ka, lai spētu neitralizēt koncentrācijas negatīvo ietekmi uz patērētājiem, izrietošajam efektivitātes pieaugumam ir jābūt pārbaudāmam (t.i., pamatojamam, kvantitatīvi nosakāmam un, ja nepieciešams, pierādāmam ar iekšējiem pētījumiem un dokumentiem), tam jāsniedz priekšrocības patērētājiem un jābūt tādām, ko līdzīgā apmērā nevar sasniegt ar citiem konkurenci mazāk ierobežojošiem līdzekļiem nekā ierosinātā koncentrācija (koncentrācijas specifiskais efektivitātes pieaugums). Šie trīs nosacījumi (pārbaudāmība, priekšrocības patērētājiem un saistība ar koncentrāciju) ir kumulatīvi (apstrīdētā lēmuma 7.10.1. un 7.10.4. punkts).

390 Treškārt, Komisija uzskatīja, ka *Ryanair* minētais efektivitātes pieaugums nav pārbaudāms, jo tas galvenokārt ir balstīts uz vispārīgu apgalvojumu, saskaņā ar kuru *Ryanair* spēj piemērot *Aer Lingus* savu ekonomisko modeli, it īpaši ar to saistīto izmaksu līmeni, bet pietiekami neņemot vērā iespējamo produktu kvalitātes un ienākumu pazemināšanos. Tāpat vairāki *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes pieaugumu ir balstīti uz pieņēmumiem, ko nav iespējams objektīvi pārbaudīt (apstrīdētā lēmuma 7.10.4.2. punkts). Apstrīdētajā lēmumā ir iekļauts arī saistības ar koncentrāciju (apstrīdētā lēmuma 7.10.4.3. punkts) un priekšrocību patērētājiem (apstrīdētā lēmuma 7.10.4.4. punkts) novērtējums.

391 Apstrīdētā lēmuma 1151. apsvērumā Komisija ir secinājusi, ka *Ryanair* norādītais efektivitātes pieaugums nav pietiekami pārbaudāms un tas nav specifisks šai koncentrācijai. Pēc Komisijas domām, ja arī abi šie nosacījumi būtu izpildīti, efektivitātes pieaugums ietekmētu *Aer Lingus* pastāvīgās (lidmašīnu ekspluatācijas) izmaksas, kas liek apšaubīt ieguvumu klientiem. Visbeidzot Komisija ir atsaukusies uz pamatnostādņu 84. punktu, saskaņā ar kuru "ir maz ticams, ka apvienošanās [koncentrāciju], kuras rezultātā tirgus stāvoklis pietuvinās monopola stāvoklim vai kas rada līdzīgu tirgus spējas līmeni, var atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu, pamatojoties uz to, ka efektivitātes peļņas guvums [pieaugums] būtu pietiekams, lai neitralizētu tās iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi".

392 Būtībā prasītāja kritizē šo apstrīdētā lēmuma aspektu, norādot, ka, neraugoties uz iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi, koncentrācijas darījums radīs efektivitātes pieaugumu. Šis efektivitātes pieaugums būšot pārbaudāms, saistīts ar koncentrāciju un dos priekšrocības patērētājiem. Līdz ar to pamatnostādņu 76. un nākamajos punktos minētie kritēriji esot ievēroti un Komisijai būtu jāatzīst koncentrācijas darījums par saderīgu ar kopējo tirgu. Vispārīgi raugoties, prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir atmetusi konkrētus faktus, ko minējusi prasītāja, bet balstījusies uz *Aer Lingus* minētiem "pieņēmumiem". Tomēr ne vien *Ryanair* esot paraugs efektivitātes pieauguma

ziņā, bet arī *Aer Lingus* neesot varējusi būt informēta par *Ryanair* gūtajiem izmaksu ietaupījumiem un esot bijusi ieinteresēta zemāk novērtēt koncentrācijas rezultātā radušos efektivitātes pieaugumu, lai aizstāvētos pret *Ryanair* piedāvājumu un neatzītu pati savu neefektivitāti. Tāpat prasītāja Komisijai pārmet, ka tā piemērojusi “nesaprātīgu un kļūdainu kritēriju” attiecībā uz efektivitātes pieauguma apjomu, kas tai būtu jāpierāda, balstoties uz pamatnostādņu 84. punktu, kurš nosaka negatīvu pieņēmumu attiecībā uz efektivitātes pieauguma ietekmi stāvokli, kas ir tuvs monopola stāvoklim. Šajā gadījumā *Ryanair* norāda, ka paredzētā koncentrācija neradīs monopola stāvokli.

- <sup>393</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, norāda, ka tiktāl, ciktāl koncentrācijas darījums radīs stāvokli, kas tuvs monopola stāvoklim, ir gandrīz neiespējami, ka tas tiek atzīts par saderīgu ar kopējo tirgu tāpēc, ka radītais efektivitātes pieaugums neitralizēs pret konkurenci vērsto koncentrācijas ietekmi. Trīs analizējamie kritēriji katrā ziņā neesot izpildīti: *Ryanair* norādītais efektivitātes pieaugums nav ne pārbaudāms, ne saistīts ar koncentrāciju, ne arī sniedz priekšrocības patērētājiem.

### 1. Par norādītā efektivitātes pieauguma pārbaudāmību

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

- <sup>394</sup> Pirmkārt, prasītāja apstrīd Komisijas apsvērumu, saskaņā ar kuru tās apgalvojumi par efektivitātes pieaugumu esot balstīti uz ļoti hipotētiskiem faktiem (apstrīdētā

lēmuma 1133. apsvērumus). Komisijai esot iesniegti “ļoti sīki aprēķini”, kuru pamatā ir piecpadsmit gadus ilgas komercdarbības laikā gūtā pieredze Eiropā un vairāk nekā 130 lidaparātu izmantošana vairāk nekā 500 maršrutos. *Ryanair* vislabāk spējot sniegt “drošus, ticamus un pārbaudāmus aprēķinus”, salīdzinot ar Komisiju, kam šajā jomā trūkst pieredzes, un *Aer Lingus*, kura nav efektivitātes paraugs. Pieņemot, ka šie aprēķini ietver noteiktu kļūdas robežu, iegūto rezultātu, t.i., efektivitātes pieaugumu, kas sasniedz EUR 221,7 miljonus, nevar vienkārši noraidīt. Prasītāja kritizē arī apstrīdētā lēmuma 1133. apsvērumā minēto prasību, saskaņā ar kuru tai bija jāiesniedz pirms koncentrācijas izstrādāti dokumenti, kuros būtu objektīvi un neatkarīgi novērtēts efektivitātes pieauguma apjoms. Būtībā efektivitātes pieaugums pastāv neatkarīgi no tā rakstiskas formulēšanas pirms vai pēc paziņojuma par koncentrāciju. Šādu prasību neesot iespējams izpildīt, jo bieži vien tikai pēc PP paziņojuma tā autori var iepazīties ar mērķa sabiedrības grāmatvedību.

<sup>395</sup> Otrkārt, prasītāja norāda, ka, lai apgalvotu, ka efektivitātes pieaugums nav pārbaudāms, Komisija norāda, ka tā pārbaudīšanai tai būtu jāspēj “pilnīgi” piemērot *Ryanair* ekonomisko modeli *Aer Lingus*, vienlaikus neietekmējot noteiktas produkta raksturīgās iezīmes. Tādējādi Komisija atzīstot, ka ir atšķirība starp *Ryanair* ekonomisko modeli un *Aer Lingus* ekonomisko modeli. Tomēr šis apgalvojums esot maldīgs, jo *Ryanair* neesot nodoma “pilnīgi” piemērot savu ekonomisko modeli *Aer Lingus*, bet tikai saglabāt atšķirīgu pakalpojumu, vienlaikus nostiprinot *Aer Lingus* situāciju efektivitātes pieauguma un izmaksu samazināšanas ziņā.

<sup>396</sup> Treškārt, prasītāja apgalvo, ka apstrīdētā lēmuma 1134. apsvērumā izdarītā atsauce uz tās veikto *Buzz* iegādi neatbilst Komisijas pieņēmumam. *Aer Lingus* flote esot daudz lielāka nekā *Buzz* flote, tāpēc ietaupījumi degvielas, ekspluatācijas un aizvietošanas ziņā būs lielāki, nevis ierobežotāki nekā ietaupījumi, kurus ļāva gūt minētā

iegāde. Turklāt, tāpat kā *Ryanair* rīkojās *Buzz* gadījumā, tā varētu aizstāt attiecīgos lidaparātus un apspriest izdevīgākus nomas nosacījumus nekā tie, kurus *Aer Lingus* pašlaik ir pieņēmusi.

<sup>397</sup> Ceturtkārt, prasītāja atgādina, ka saistībā ar PP tā ir neatgriezeniski apņēmusies samazināt *Aer Lingus* cenas, konkrētas summas apmērā likvidēt papildu izmaksas, kas saistītas ar degvielu, saglabāt lidojumu biežumu un uzlabot pakalpojumus. Vienīgi efektivitātes pieaugums tai ļauj izpildīt šīs apņemšanās, vienlaikus nodrošinot ienesīgumu. Tādējādi Komisija nevarot apstrīdētā lēmuma 1135. apsvērumā apgalvot, ka tās rīcībā nav nekādu pārbaudāmu datu, kas pierādītu, ka var rasties efektivitātes pieaugums patērētājiem trīs svarīgākajās jomās, t.i., biļešu cenu, lidojumu biežuma un pakalpojumu kvalitātes jomā visos maršrutos.

<sup>398</sup> Piektkārt, prasītāja uzstāj uz koncentrācijas rezultātā izveidotās struktūras iespējām gūt ietaupījumus reklāmas jomā saistībā ar pieaugošu pirkjspēju visā tīklā pēc darījuma.

<sup>399</sup> Sestkārt, prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav atzinusi izdevīgumu, ko prasītājai rada iespēja izmantot tās opcijas, kas ļauj iegādāties vai nomāt *Boeing 737*, lai aizstātu lidaparātus, kurus par lielu summu nomā *Aer Lingus*. Komisija to uzskatījusi par “vienkāršu nomas maksas pārcelšanu” (apstrīdētā lēmuma 1137. apsvērumā). Ja koncentrācija nenotiktu, *Ryanair* darbībai nebūtu nepieciešams, lai tā izmantotu visas šīs opcijas. Līdz ar to, ja tā šīs opcijas izmantotu par labu *Aer Lingus*, *Ryanair* nerastos nekādas “alternatīvās izmaksas”. Komisija neesot pierādījusi, ka ar *Boeing* noslēgto līgumu nosacījumi ļauj *Ryanair* izmantot šīs “nevēlamās opcijas” un pārdot lidaparātus

brīvā tirgū, ne arī to, ka *Ryanair* patiešām izvēlētos izmantot šīs opcijas, lai tādējādi konkurētu ar *Boeing* jaunu lidaparātu tirgū. Šāda rīcība neesot “ne reālistiska, ne komerciāli saprātīga”. Tāpat Komisija apstrīdētā lēmuma 1138. apsvērumā esot kļūdaini uzskatījusi, ka *Ryanair* aprēķini attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar lidmašīnu īpašumtiesībām, ir “īpaši optimistiski”, tādējādi noniecinot *Ryanair* pieredzi šajā jomā.

400 Septītkārt, prasītāja uzsver, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1139. apsvērumā kļūdaini “pieņēmusi”, ka daži paredzētie ietaupījumi lidostu nodevu ziņā nozīmē, ka *Ryanair* pārcels *Aer Lingus* lidojumus no lielākajām lidostām, kurās izmaksas ir augstākas, uz sekundāras nozīmes lidostām, kurās ir samazinātas izmaksas. *Ryanair* esot pierādījusi, ka iespējamie ietaupījumi lidostu nodevu ziņā nav balstīti uz izmaksu samazināšanu Dublīnas lidostā vai uz *Aer Lingus* galamērķa lidostu maiņu. Koncentrācijas loģika paredz izmantot *Aer Lingus* lidaparātus lielākajās lidostās. Turklāt pretēji *Aer Lingus* apgalvojumiem, kas minēti apstrīdētā lēmuma 1118. apsvērumā, *Ryanair* aviolīnijas apkalpošanas laiks Dublīnas lidostā, kas turklāt ir viena no lielākajām lidostām, ir 25 minūtes, bet *Aer Lingus* aviolīnijas apkalpošanas laiks bāzē ir 40–55 minūtes. Šāds laiks tikšot nodrošināts arī tādās pārslogotās lidostās kā Birmingemas vai Mančēstras lidostas (skat. 2007. gada 19. janvāra *York Aviation* ziņojumu par efektivitātes pieaugumu, kas saistīts ar apkalpošanas laiku).

401 Astotkārt, prasītāja norāda, ka Komisija ir nepareizi interpretējusi Īrijas sabiedrību tiesības, jo saskaņā ar tās tiesību aktiem *Ryanair* kontrolēs *Aer Lingus*, tiklīdz tā būs ieguvusi 50 % šīs sabiedrības akciju. Līdz ar to apstrīdētā lēmuma 1140. apsvērumā minētais kontroles pārņemšanas “nelabvēlīgums” neesot atbilstīgi minēts un Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka abu uzņēmumu integrāciju apgrūtinātu tas, ja *Ryanair* kontrolētu mazāk nekā 100 % *Aer Lingus* akciju.

402 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

b) Vispārējās tiesas vērtējums

403 Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir norādījusi, ka *Ryanair* minētais efektivitātes pieaugums nav pārbaudāms, jo tas galvenokārt ir balstīts uz vispārīgu apgalvojumu, ka *Ryanair* spēj piemērot *Aer Lingus* savu ekonomisko modeli, it īpaši ar to saistīto izmaksu līmeni, bet pietiekami neņemot vērā iespējamo produktu kvalitātes un ienākumu pazemināšanos. Komisija arī ir uzskatījusi, ka vairāki *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes pieaugumu ir balstīti uz pieņēmumiem, ko nav iespējams objektīvi pārbaudīt (apstrīdētā lēmuma 7.10.4.2. punkts).

404 Nosacījums par efektivitātes pieauguma pārbaudāmību, kas paredzēts pamatnostādņēs, tādējādi neesot izpildīts, bet prasītāja to apstrīd un šajā sakarā min astoņus iebildumus.

405 Pirmkārt, attiecībā uz vērtējumu, ko Komisija apstrīdētajā lēmumā veikusi par *Ryanair* iesniegtajiem datiem (apstrīdētā lēmuma 1133. apsvērums; skat. šī sprieduma 394. punktu), vispirms ir jāatgādina, ka Komisija ir uzskatījusi, ka “vairāki *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes pieaugumu ir balstīti uz pieņēmumiem, ko nav iespējams

objektīvi pārbaudīt”. Komisija apstrīdētajā lēmumā ir arī uzsvērusi, ka “šķiet, ka nav neviena pirms koncentrācijas izstrādāta dokumenta, kurā būtu objektīvi un neatkarīgi novērtēts *Aer Lingus* iegādes izraisītā efektivitātes pieauguma apjoms”. Šajā sakarā Komisija norādīja, ka tā “uzskata par būtisku šādu dokumentu iesniegšanu, lai pierādītu, pirmkārt, ka *Ryanair* ekonomiskais modelis ir atšķirīgs, vienreizīgs un pārāks par *Aer Lingus* ekonomisko modeli, un, otrkārt, ka tā izmaksu struktūru varētu veiksmīgi piemērot *Aer Lingus* pēc koncentrācijas”. Šādas norādes var saprast tādējādi, ka paziņotājai pusei var prasīt, lai tā iesniedz datus, kas atbilst iepriekš minētajai tādu dokumentu definīcijai, kuru iesniegšanu Komisija uzskata par “būtisku”.

<sup>406</sup> Tomēr no pamatnostādņu 86. punkta izriet, ka efektivitātes pieaugumam ir jābūt “pārbaudāmam”, lai Komisija varētu pietiekamā mērā pārlicināties, ka efektivitātes pieaugums “varēs” materializēties un būs pietiekami būtisks, lai neitralizētu iespējamo koncentrācijas izraisīto kaitējumu patērētājiem. Tajā pašā pamatnostādņu punktā ir noteikts, ka, jo “precīzāki un pārlicinošāki” ir argumenti par efektivitātes ieguvumu, jo labāk Komisija var novērtēt šos argumentus. Šajā sakarā tajā ir precizēts, ka, ja iespējams, vajadzētu “kvantitatīvi noteikt” efektivitātes pieaugumu un tā radītās priekšrocības patērētājiem un, ja nepieciešamie dati nav pieejami, lai varētu veikt precīzu kvantitatīvo analīzi, ir jābūt iespējamam paredzēt “skaidri identificējamu pozitīvu, nevis minimālu ietekmi” uz patērētājiem. Tādējādi efektivitātes pieauguma pārbaudāmības nosacījumā nav prasīts, lai paziņotāja puse iesniedz datus, kurus var neatkarīgi novērtēt trešā persona, vai pirms koncentrācijas izstrādātus dokumentus, kas ļauj objektīvi un neatkarīgi novērtēt iegādes radītā efektivitātes pieauguma apjomu.

407 Šādu interpretāciju apstiprina pamatnostādņu 87. punkts, no kura izriet, ka lielākā daļa informācijas, kas ļauj Komisijai novērtēt efektivitātes pieaugumu, ir tikai koncentrācijā iesaistīto pušu rīcībā un tāpēc paziņotājām pusēm ir laikus jāsniedz visa vajadzīgā informācija.

408 Tāpat pamatnostādņu 88. punktā minētajā tādu pierādījumu neizsmeļošajā uzskaitījumā, kas ir būtiski, novērtējot efektivitātes pieaugumu, ir ietverti dažādu veidu pierādījumi, neuzsverot nepieciešamību, lai tie būtu tādi, kurus varētu objektīvi pārbaudīt vai kuri attiektos uz laiku pirms koncentrācijas. Šajā uzskaitījumā it īpaši ietilpst iekšējie dokumenti, kurus izmantojusi uzņēmuma vadība, lai pieņemtu lēmumu par koncentrācijas darījumu, vadības paziņojumi īpašniekiem un finanšu tirgiem par sagaidāmo efektivitātes pieaugumu, piemēri no pagātnes par efektivitātes pieaugumu un patērētāju priekšrocībām, kā arī pētījumi, ko pieaicināti eksperti pirms koncentrācijas darījuma veikuši par efektivitātes pieauguma veidu un apjomu un to, cik lielā mērā priekšrocības no tā iegūtu patērētāji.

409 Tādējādi pamatnostādņēs, kas definē šajā sakarā piemērojamās Komisijas vadlīnijas, nav noteikts, ka ir jābūt iespējai neatkarīgi pārbaudīt pieņēmumus, uz kuriem ir balstīti *Ryanair* apgalvojumi par efektivitātes pieaugumu. Komisija šajā sakarā katrā ziņā nevarēja noraidīt *Ryanair* iesniegtos datus, pamatojoties tikai uz to, ka tie ir balstīti uz pieņēmumiem, kurus nevar neatkarīgā veidā pārbaudīt. Tāpat Komisija neesot varējusi pieprasīt konkrēta veida dokumentus, piemēram, dokumentus, kuri izstrādāti pirms koncentrācijas un kuros objektīvi un neatkarīgi novērtēts iegādes radītā efektivitātes pieauguma apjoms, lai apstrīdētu tādas informācijas atbilstību, kura izriet no cita veida dokumentiem, kas var tikt iesniegti.

410 Šajā sakarā *Ryanair* bija tiesības iesniegt Komisijai savus datus par plānoto koncentrācijas efektivitātes pieaugumu, un nebija nepieciešams izmantot tādu novērtējumu, kuru var neatkarīgi pārbaudīt trešā persona vai kurš ir veikts pirms paziņojuma par koncentrāciju. Uzņēmējdarbības vidē ne vienmēr ir iespējama šādu dokumentu laikus iesniegšana, un dokumenti, ko uzņēmums izmanto, lai uzsāktu PP, neatkarīgi no tā, vai dokumentus sagatavo uzņēmums vai tā padomdevēji, pēc sava rakstura ir tādi, kuriem var būt noteikta atbilstība, lai pamatotu tādu apgalvojumu saturu, kas saistīti ar efektivitātes pieaugumu.

411 Tomēr ir jāuzsver, ka Komisija konkrēti analizēja, vai *Ryanair* norādītais efektivitātes pieaugums ir “pārbaudāms” tādā nozīmē, ka tas sniegtu pietiekamu pārlicību, ka efektivitātes ieguvums varēs “materializēties” un būs pietiekami būtisks, lai neitralizētu iespējamo kaitējumu patērētājiem, ko varētu radīt koncentrācija. Komisija apstrīdētā lēmuma 1133. apsvērumā uzsvēra, ka, ņemot vērā *Ryanair* apgalvojumus par efektivitātes pieaugumu, “šķiet ļoti optimistiski apgalvot, ka *Ryanair* spēs pilnībā piemērot *Aer Lingus* savu ekonomisko modeli, it īpaši ar to saistīto izmaksu līmeni, neradot produktu kvalitātes un ienākumu pazemināšanos”. Komisija norādīja, ka “*Ryanair* šajā sakarā nav iesniegusi nevienu objektīvu vai apstiprinošu pierādījumu, kā vien zināmu pārlicību par savu “agresīvāko pārvaldības stilu””.

412 Šīs *Ryanair* iesniegto datu kritikas mērķis ir apšaubīt šo datu spēju pierādīt, ka norādītais efektivitātes pieaugums var neitralizēt negatīvo ietekmi, ko darījums citādi var radīt attiecībā uz konkurenci. Šajā sakarā pamatnostādņu 87. punktā ir norādīts, ka šādi pierādījumi ir jāsniedz paziņotājām pusēm. No pamatnostādņu 86. punkta izriet, ka efektivitātes pieaugumam ir jābūt “kvantitatīvi nosakāmam” vai vismaz “skaidri identificējamam”.

413 Trūkstot faktiem, kas ļautu pierādīt, ka pieaugumā, ko plānots gūt, piemērojot *Ryanair* ekonomisko modeli *Aer Lingus*, ir ņemti vērā zaudējumi, ko izraisīs atteikšanās no *Aer Lingus* ekonomiskā modeļa, Komisijai bija tiesības apšaubīt norādītā efektivitātes pieauguma pārbaudāmību. Tomēr prasītāja arī attiecībā uz šo jautājumu savos apsvērumos tikai apgalvo, ka tās ekonomiskais modelis ir pārāks par *Aer Lingus* ekonomisko modeli un ka tas radīs efektivitātes pieaugumu EUR 221,7 miljonu apmērā (apstrīdētā lēmuma 1106. apsvērums, un it īpaši tabula Nr. 3). Komisija apstrīd šos skaitļus. Apstrīdētā lēmuma 1135. un 1140. apsvērumā Komisija ir arī uzsvērusi, ka *Ryanair* nav pierādījusi, ka tā var samazināt *Aer Lingus* izmaksas, neietekmējot tās pakalpojumu kvalitāti.

414 Līdz ar to, tā kā *Ryanair* nav izklāstījusi, kādā ziņā Komisijas argumentācija par to, ka trūkst pierādījumu tam, ka *Ryanair* var samazināt *Aer Lingus* izmaksas, neietekmējot šī uzņēmuma pakalpojumu kvalitāti, ir kļūdaina, ir jāuzskata, ka Komisija pamatoti varēja apšaubīt norādītā efektivitātes pieauguma pārbaudāmību, ņemot vērā šajā sakarā *Ryanair* iesniegtos datus.

415 Otrkārt, attiecībā uz *Aer Lingus* un *Ryanair* ekonomiskā modeļa atšķirības ietekmi uz analīzi *Ryanair* būtībā apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā tās nodomu saglabāt atšķirīgu pakalpojumu, "pilnībā" nepiemērojot savu ekonomisko modeli *Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 1133. apsvērums; skat. šī sprieduma 395. punktu).

416 Šajā iebildumā nav ņemts vērā, ka Komisija ir pilnībā ņēmusi vērā prasītājas minēto pieņēmumu. Būtībā tās šaubas par norādītā efektivitātes pieauguma pārbaudāmību,

ņemot vērā prasītājas iesniegtos datus, ir šādas: vai nu *Ryanair* pilnībā ievieš savu ekonomisko modeli, un tādā gadījumā *Ryanair* apgalvotā efektivitātes pieauguma novērtējumā ir jāņem vērā *Aer Lingus* ekonomiskā modeļa produktu kvalitātes un ienākumu pazemināšanos, vai arī *Ryanair* saskaņā ar savu minēto nodomu saglabā *Aer Lingus* ekonomiskā modeļa produktu kvalitātes un ienākumu raksturiezīmes, un tādā gadījumā efektivitātes pieaugums noteikti būs mazāks nekā efektivitātes pieaugums, kas izrietētu no *Ryanair* zemo izmaksu un zemo cenu pakalpojumu modeļa pilnīgas piemērošanas. Tieši uz šīs neprecizitātes, kas skar *Ryanair* iesniegtos datus, Komisija ir pamatoti balstījusi savu argumentāciju, ko tā izmantojusi apstrīdētajā lēmumā.

<sup>417</sup> Treškārt, attiecībā uz apstrīdētajā lēmumā minēto atsauci uz sekām, ko izraisīja tas, ka *Ryanair* iegādājās *KLM* meitas sabiedrību *Buzz* (apstrīdētā lēmuma 1134. apsvērums; skat. šī sprieduma 396. punktu), ir jānorāda, ka lietas dalībnieki vienprātīgi atzīst, ka šī iegāde nebija tāda pati kā plānotā *Aer Lingus* iegāde. Tieši apstrīdētajā lēmumā izklāstītais risinājums liecina par atšķirībām starp abiem darījumiem (zīmola *Buzz* izzušana, lidaparātu atdošana un lielākās daļas maršrutu apturēšana). Efektivitātes pieaugums, ko *Ryanair* minējusi, izmantojot šo piemēru, tādējādi ir balstīts uz pieņēmumu par *Ryanair* ekonomiskā modeļa pilnīgu piemērošanu iegādātajam uzņēmumam.

<sup>418</sup> Ceturtkārt, attiecībā uz prasītājas apņemšanos saistībā ar PP, kas attiecas uz *Aer Lingus* piedāvāto cenu samazināšanu, papildu izmaksu, kas saistītas ar degvielu, likvidēšanu, lidojumu biežuma saglabāšanu un pakalpojumu uzlabošanu (apstrīdētā lēmuma 1134. apsvērums; skat. šī sprieduma 397. punktu), kā Komisija savos apsvērumos norāda un ko prasītāja šajā sakarā nav apstrīdējusi, solījumu uz neprecizētu laiku, kas var būt ļoti neilgs, īstenot noteiktu rīcību nevar uzskatīt ne par efektivitātes pieaugumu, ne par pierādījumu efektivitātes pieauguma esamībai.

419 Piektkārt, attiecībā uz efektivitātes pieaugumu, kas saistīts ar iespējamu reklāmas izmaksu samazinājumu (apstrīdētā lēmuma 1136. apsvērums; skat. šī sprieduma 398. punktu), prasītājas minētā kritika neatspēko apstrīdētajā lēmumā izklāstīto bažu nozīmi. Ja *Ryanair* vēlēties saglabāt atšķirības no *Aer Lingus* zīmola un kvalitātes ziņā, tad *Aer Lingus* būs jāturpina sava atšķirīgā tirgvedības stratēģija. Šādas izvēles gadījumā patiešām būtu nepieciešams saglabāt reklāmas izmaksas, lai nodrošinātu to, ka klienti nejauc abas sabiedrības.

420 Sestkārt, attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar lidmašīnu īpašumtiesībām (apstrīdētā lēmuma 1137. un 1138. apsvērums; skat. šī sprieduma 399. punktu), Komisija apstrīdētajā lēmumā ir atzinusi, ka attiecībā uz *Ryanair* rīcībā esošo opciju izmantošanu, kas tai ļauj iegādāties lidaparātus par zemākām cenām nekā tirgus cenas, ticams pieņēmums būtu tāds, ka *Ryanair* šīs opcijas izmanto, lai atjaunotu pati savu lidmašīnu floti. Ja *Ryanair* plānotu gūt tūlītēju peļņu, izmantojot jaunu lidaparātu pārdošanu citai aviosabiedrībai vai nododot šīs opcijas *Aer Lingus*, lai atjaunotu šīs sabiedrības lidmašīnu floti, alternatīvas izmaksas par lidaparātu izmantošanu citā veidā būtu līdzvērtīgas efektivitātes pieaugumam un tādējādi to atceltu. Komisija arī norādīja, ka pat tad, ja abi minētie pieņēmumi nav pārbaudāmi, pieņēmumi, kas izmantoti, lai kvantitatīvi noteiktu izmaksas, kas saistītas ar lidmašīnu īpašumtiesībām, šķiet "īpaši optimistiski" tiktāl, cik tie ir balstīti uz iespēju pārdot *Aer Lingus* floti atbilstoši tās uzskaites vērtībai.

421 Prasītājas kritika neatspēko šīs analīzes pamatojumu. Iespēja neizmantot minētās opcijas, protams, pastāv, bet *Ryanair* tādā gadījumā zaudētu iespējamo peļņu. Attiecībā uz prasītājas izteikto vēlēšanos, lai Komisija pierāda, ka ar *Boeing* noslēgto līgumu nosacījumi ļauj *Ryanair* izmantot šīs "nevēlamās opcijas" un pārdot lidaparātus brīvā tirgū vai arī *Ryanair* patiešām izvēlētos izmantot šīs opcijas, lai tādējādi konkurētu ar *Boeing* jaunu lidaparātu tirgū, ir grūti saprast, kādēļ šāds pierādījums tiek prasīts.

Komisija tikai min dažādos *Ryanair* piedāvātos risinājumus gadījumā, ja tā izvēlētos izmantot šīs opcijas, norādot, ka šīs opcijas sākotnēji tika plānotas, lai atjaunotu *Ryanair* floti. Visbeidzot, prasītāja neizklāsta, kādā ziņā Komisijas minētā kritika attiecībā uz optimismu par *Aer Lingus* flotes pārdošanu atbilstoši uzskaites vērtībai ir kļūdaina, pamatojot to tikai ar savu pieredzi šajā jomā.

422 Septītkārt, attiecībā uz lidostu nodevām un pakalpojumiem uz zemes (apstrīdētā lēmuma 1139. apsvērums; skat. šī sprieduma 400. punktu) ir jāsecina, tāpat kā darījusi Komisija, ka tā apstrīdētajā lēmumā ir tikai norādījusi, ka “izmaksu samazinājums, kas izriet no *Aer Lingus* pakalpojumu pārceļšanas uz sekundāras nozīmes lidostām, pats par sevi nav uzskatāms par efektivitātes pieaugumu”. To var saprast, izmantojot Komisijas sniegto piemēru, kas atklāj, ka *Ryanair* ir apgalvojusi, ka tā ir noslēgusi līgumu ar Bergamo lidostu, saskaņā ar kuru šī lidosta *Ryanair* par vienu pasažieri liek maksāt daudz zemāku cenu nekā cena, kas prasīta *Aer Lingus* Milānas lidostā. Tomēr Bergamo esot sekundāras nozīmes lidosta, kuru *Aer Lingus* neapkalpo, un tādējādi norādītais efektivitātes pieaugums tiktu īstenots tikai tad, ja uz Bergamo lidostu tiktu pārcelti pašreizējie *Aer Lingus* lidojumi uz Milānu-Linati un Milānu-Malpensu. Ņemot vērā šīs *Aer Lingus* piedāvāto pakalpojumu nepieciešamās izmaiņas, Komisija apstrīdētajā lēmumā tāpat ir pamatoti apstrīdējusi šāda efektivitātes pieauguma esamību.

423 Astotkārt, attiecībā uz to, kāda ir lielākas vai mazākas *Ryanair* dalības *Aer Lingus* kontrolē ietekme (apstrīdētā lēmuma 1140. apsvērums; skat. šī sprieduma 401. punktu), Komisija apstrīdētajā lēmumā būtībā pamatoti atzina, ka tāda dalība kontrolē, kas mazāka par 100 %, apgrūtinās norādītā efektivitātes pieauguma īstenošanu, ņemot vērā paziņotās koncentrācijas “nelabvēlīgumu”. Pretestība, ko var izrādīt *Aer Lingus* akcionāri, kuri nepieņem to, ka kontroli pārņem *Ryanair*, un kuru vidū daži, piemēram, Īrijas valsts vai *Aer Lingus* personāls, var saglabāt nozīmīgu dalību *Aer Lingus*

kapitālā, draud aizkavēt vai likt apšaubīt dažus lēmumus, ko *Ryanair* varētu pieņemt, lai samazinātu izmaksas.

- 424 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka prasītājas iebildumi par norādītā efektivitātes pieauguma pārbaudāmību ir jānoraida.

## 2. Par dažu norādīto efektivitātes pieauguma gadījumu saistību ar koncentrāciju

### a) Lietas dalībnieku argumenti

- 425 Prasītāja apstrīd Komisijas apgalvojumu, saskaņā ar kuru daži efektivitātes pieauguma gadījumi, tādi kā personāla izmaksu samazināšana, lidaparātu labāka izmantošana, kā arī degvielas un piegādes izmaksu samazināšana, “visticamāk nav saistīti ar koncentrāciju” un *Aer Lingus* tos varētu īstenot arī neatkarīgi no tās (apstrīdētā lēmuma 1143.–1145. apsvērumi). Prasītāja atzīst, ka *Aer Lingus* vienotās izmaksas kopš 2001. gada ir samazinājušās, bet norāda, ka no šīs sabiedrības pēdējā starpziņojuma izriet, ka tās izmaksas pieaug. Turklāt *Aer Lingus* izmaksas aizvien saglabājas būtiski augstākas nekā *Ryanair* izmaksas, un atšķirība pieaug. Ja nenotiktu koncentrācijas darījums, *Aer Lingus* nevarētu gūt tādus apjoma radītus ietaupījumus kā tie, kas saistīti ar darījumu, kurā *Ryanair* iegādājas šo sabiedrību. Tā kā *Aer Lingus* rīcībā esošo lidaparātu skaits nav būtiski pieaudzis pēdējo piecu gadu laikā, esot saprātīgi pieņemt, ka *Aer Lingus* ne var, ne grib strauji paplašināties, lai darbotos tādā pašā apjomā kā *Ryanair*. Daži efektivitātes pieauguma gadījumi, kas nav saistīti ar apjomu, piemēram, avioliņijas apkalpošanas laika Dublinas lidostā samazināšana, esot lielā mērā atkarīgi no koncentrācijas, jo *Aer Lingus* nebūtu centusies iegūt īsāku avioliņijas apkalpošanas

laiku (skat. *Ryanair* 2007. gada 25. janvāra atbildi uz Komisijas informācijas pieprasījumu, kas balstīts uz Regulas par koncentrāciju 11. pantu). Pretēji Komisijas apgalvojumiem, iespējamā konkurence, ko *Ryanair* rada attiecībā uz *Aer Lingus*, pati par sevi neesot uzskatāma par pamudinājumu *Aer Lingus* palikt efektīvam pārvaldātājam.

- <sup>426</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- <sup>427</sup> No pamatnostādņu 85. punkta izriet, ka efektivitātes pieauguma gadījumi ir izmantojami konkurences analizē, ja tie ir paziņotā koncentrācijas darījuma tiešs rezultāts un tos nevar sasniegt līdzīgā apmērā, izmantojot konkurencei mazāk kaitīgu praksi. Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka efektivitātes pieaugums ir koncentrācijas izraisīts un tārad ar to saistīts. Darījumā iesaistītās puses laikus iesniedz visu atbilstīgo informāciju, kas vajadzīga, lai pierādītu, ka nav reālu un īstenojamu līdzekļu, kas būtu konkurenci mazāk kropļojoši nekā paziņotā koncentrācija. Komisija izskata tikai tos līdzekļus, kas ir praktiski iespējami uzņēmējdarbības situācijā, ar ko saskaras koncentrācijā iesaistītās puses, ņemot vērā praksi attiecīgajā darbības nozarē.

- 428 Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir norādījusi, ka dažus norādītos efektivitātes pieauguma gadījumus, tādus kā personāla izmaksu samazināšana, lidaparātu labāka izmantošana, kā arī degvielas un piegādes izmaksu samazināšana, *Aer Lingus* varētu īstenot arī neatkarīgi no plānotā darījuma (apstrīdētā lēmuma 7.10.4.3. punkts).
- 429 Lai apstrīdētu šo apgalvojumu, prasītāja tikai apgalvo, ka no *Aer Lingus* pēdējā starpziņojuma, kas datēts ar 2007. gada 30. augustu, izriet, ka šī uzņēmuma izmaksas pieaug un ka šīs izmaksas katrā ziņā ir augstākas nekā prasītājas izmaksas. Plānotā koncentrācija ļausot *Aer Lingus* gūt lielākus apjoma radītus ietaupījumus, nekā tā spētu gūt bez koncentrācijas darījuma.
- 430 Vienlaikus ir jāuzskata, ka pirmais prasītājas arguments nav pieņemams tiktāl, ciktāl nevar pārmest Komisijai, ka tā, pieņemot apstrīdēto lēmumu 2007. gada 27. jūnijā, nav ņēmusi vērā rezultātus, kas publicēti tikai 2007. gada 31. augustā. Līdz ar to, kā prasītāja turklāt atzīst, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pamatoti balstījusies uz to, ka “kopš 2001. gada *Aer Lingus* ir pierādījusi spējas samazināt vienotās izmaksas”. Turklāt *Ryanair* minētais arguments par apjoma radītiem ietaupījumiem neatspēko Komisijas apgalvojuma pamatojumu, kurā drīzāk izcelta *Aer Lingus* īstenotā cenas un kvalitātes apvienojuma efektivitāte.
- 431 Līdz ar to iebildumi par dažu norādīto efektivitātes pieauguma gadījumu saistību ar koncentrāciju ir jānoraida.

### 3. Par priekšrocībām patērētājiem

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>432</sup> Prasītāja norāda, ka Komisija ir atzinusi saikni, kāda pastāv starp nemainīgajām izmaksām, kas saistītas ar ienākšanu kādā maršrutā, un peļņas līmeni, pie kāda ienākšana kļūst rentabla, kā arī konkurences pieaugumu, ko šāda ienākšana var radīt attiecīgā maršrutā (apstrīdētā lēmuma 1147. apsvērums). Tādējādi Komisija kļūdaini secinājusi, ka “norādītais efektivitātes pieaugums no nemainīgajām izmaksām neietekmē *Ryanair* lēmumus par esošo lidojumu cenu noteikšanu” (apstrīdētā lēmuma 1148. apsvērums). To darot, Komisija neesot ņēmusi vērā, ka gaisa pārvadājumu nozarē nemainīgās izmaksas strauji ietekmē lēmumus par blakus ražošanu un lidojumu biežumu. Esot zināms, ka *Ryanair* darbības izmaksas ir zemas un ka tās zemais izmaksu līmenis ietekmē patērētājiem piedāvātās cenas. Turklāt gaisa pārvadājumu nozarē pakalpojumu sniedzējiem bieži esot jāveic īstermiņa pielāgojumi jaudas un lidojumu laiku ziņā, bet *Aer Lingus* izmaksu struktūra to neļaujot izdarīt. Tāpat Komisija kļūdaini ir norādījusi, ka “priekšrocības patērētājiem tādējādi nebūs tūlītējas, bet gan atkarīgas no vairākiem notikumiem un līdz ar to daudz nenoteiktākas nekā robežizmaksu samazināšanas ietekme uz cenām (kas mudina uz tūlītēju cenu samazināšanu)” (apstrīdētā lēmuma 1148. apsvērums). Šāds apgalvojums neesot ne pamatots, ne apstiprināts ar pierādījumiem, un tas esot pretrunā *Ryanair* pieredzei.

<sup>433</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, apstrīd prasītājas argumentus, atsaucoties uz apstrīdēto lēmumu.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

434 Attiecībā uz priekšrocībām patērētājiem pamatnostādņu 79. punktā ir noteikts, ka, izvērtējot argumentus par efektivitātes pieaugumu, ir svarīgi pārbaudīt, vai patērētāji koncentrācijas darījuma dēļ necietīs. Tādēļ efektivitātes pieaugumam ir jābūt būtiskam un notikušam laikus un principā jāsniedz priekšrocības patērētājiem tajos attiecīgajos tirgos, kur citādi koncentrācijas darījuma dēļ varētu rasties konkurences problēmas.

435 Šajā sakarā no pamatnostādņu 80. punkta izriet, ka koncentrācija var radīt dažādu veidu efektivitātes pieaugumu, kas var būt pamatā cenu pazemināšanai vai sniegt patērētājiem citas priekšrocības. Piemēram, izmaksu ietaupījumi ražošanā vai realizācijā var nodrošināt koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai iespēju un stimulu pazemināt cenas pēc koncentrācijas darījuma. Papildus vajadzībai noskaidrot, vai efektivitātes pieaugums radīs patērētājiem neto priekšrocību, rentabilitātes pieaugums, kas izraisa mainīgo izmaksu vai robežizmaksu samazinājumu, drīzāk būs izmantojams efektivitātes pieauguma novērtējumā nekā nemainīgo izmaksu samazināšana, jo principā efektivitātes pieaugums visticamāk radīs patēriņa cenu samazināšanos. Izmaksu samazināšanu, kas rodas tikai no tādiem samazinājumiem ražošanā, kuriem ir pret konkurenci vērsta ietekme, nevar uzskatīt par efektivitātes pieaugumu, kas sniedz patērētājiem priekšrocības.

436 Turklāt no pamatnostādņu 84. punkta izriet, ka koncentrācijas darījuma rezultātā izveidotās struktūras stimulē nodot efektivitātes pieaugumu tālāk patērētājiem bieži ir saistīts ar konkurences spiedienu, ko rada pārējie uzņēmumi tirgū un potenciālie konkurenti. Jo lielāka ir iespējamā negatīvā ietekme uz konkurenci, jo lielākai ir jābūt Komisijas pārliecībai, ka norādītais efektivitātes pieaugums ir būtisks, istenojams un pietiekamā mērā nododams tālāk patērētājam. Šajā sakarā pamatnostādņēs ir norādīts, ka ir maz ticams, ka koncentrācijas darījumu, kura rezultātā tirgus stāvoklis

pietuvinās monopola stāvoklim vai kas rada līdzīgu tirgus spējas līmeni, var atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu, pamatojoties uz to, ka efektivitātes pieaugums būtu pietiekams, lai neitralizētu tās iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi.

<sup>437</sup> Apstrīdētajā lēmumā, atbildot uz *Ryanair* apgalvojumu, saskaņā ar kuru lidaparātu izmantošanas izmaksu samazināšana ietekmē aviosabiedrības “blakus” lēmumu par to, vai apkalpot, vai neapkalpot lidojumu attiecīgā maršrutā, Komisija ir atzinusi, ka ar ienākšanu kādā maršrutā saistīto nemainīgo izmaksu samazināšana pazemina ienesīguma līmeni, sākot ar kuru ienākšana kļūst rentabla, un ka šādas ienākšanas mērķis ir palielināt konkurenci attiecīgajā maršrutā (apstrīdētā lēmuma 1146. un 1147. apsvērumš).

<sup>438</sup> Pēc tam Komisija analizēja šo priekšrocību ticamības pakāpi un to, cik drīz tās ietekmēs patērētājus, lai norādītu, ka norādītais efektivitātes pieaugums no nemainīgajām izmaksām neietekmē *Ryanair* lēmumus par esošo lidojumu cenu noteikšanu. Pēc Komisijas domām, priekšrocības klientiem materializēsies tikai tad, ja *Ryanair* izvēlēties palielināt lidojumu biežumu esošajos maršrutos vai atvērt jaunu maršrutu, kas pirms nemainīgo izmaksu samazināšanas nebija ilgtspējīgs, bet tāds kļuvis pēc koncentrācijas. Līdz ar to pat tad, ja tiek panākts efektivitātes pieaugums, priekšrocības klientiem neesot tūlītējas, bet gan atkarīgas no vairākiem notikumiem un līdz ar to daudz nenoteiktākas nekā robežizmaksu samazināšanas ietekme uz cenām, kas mudina uz tūlītēju cenu samazināšanu (apstrīdētā lēmuma 1148. apsvērumš).

<sup>439</sup> Turklāt Komisija ir norādījusi, ka, tā kā *Ryanair* tikai apgalvo, ka *Aer Lingus* izmaksas var tikt samazinātas līdz *Ryanair* pašas izmaksu līmenim, tas neradīs nekādu atšķirību salīdzinājumā ar situāciju pirms koncentrācijas, ņemot vērā, ka *Ryanair* “peļņas un

zaudējumu sliekšnis” un ienesīgo maršrutu apjoms nemainīsies, pat ja tiktu panākts efektivitātes pieaugums (apstrīdētā lēmuma 1149. apsvērums). Gluži pretēji, esošajos maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, koncentrācijas tūlītējā ietekme izpaužoties kā *Ryanair* un *Aer Lingus* lēmumu tarifu noteikšanas un ienesīguma jomā internalizācija. Domājot par maksimālās peļņas politiku, koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai būšot izdevīgi paaugstināt cenas šajos maršrutos, ņemot vērā jaunās struktūras ļoti lielās tirgus daļas, un visa pasažieru kustība starp *Ryanair* un *Aer Lingus* zīmoliem lielākoties notiks šīs jaunās struktūras iekšienē, it īpaši maršrutos, kuros notiks pāreja no duopola stāvokļa uz monopola stāvokli (apstrīdētā lēmuma 1150. apsvērums).

<sup>440</sup> Komisija ir atzinusi, ka teorētiski šo ietekmi varētu neitralizēt, ja ar efektivitātes pieaugumu no nemainīgajām izmaksām tiktu pamatots tas, ka *Ryanair* pievieno papildu lidojumus koncentrācijas skartajos maršrutos, kas vēlāk liktu samazināt cenas. Komisija vienlaikus uzskatīja, ka, ņemot vērā jaunās struktūras ļoti lielo tirgus daļu līmeni, kas bieži ir tuvs monopola stāvoklim, un to, ka norādītais efektivitātes pieaugums lielākoties attieksies uz *Aer Lingus* zīmolu, ir gandrīz neticami, ka šī efektivitātes pieauguma izraisītā cenu samazināšanas ietekme būs pietiekama, lai neitralizētu cenu pieaugumu, kas izriet no horizontālās pārklāšanās un koncentrācijas izraisītās konkurences izzušanas (apstrīdētā lēmuma 1150. apsvērums).

<sup>441</sup> Šajā sakarā ir jānorāda, tāpat kā to dara Komisija, ka *Ryanair* neapstrīd vērtējumu, saskaņā ar kuru iespējams efektivitātes pieaugums var netikt nodots tālāk patērētājiem, ņemot vērā jaunajai struktūrai piederošās ļoti lielās tirgus daļas lielākajā daļā maršrutu, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Tādējādi, pat pieņemot, ka *Ryanair* apgalvojums, saskaņā ar kuru visi ietaupījumi izmaksu ziņā tiks izmantoti cenu samazināšanai un apjoma palielināšanai, tiktu pierādīts, *Ryanair* patiesā prioritāte, iespējams, joprojām būtu peļņas palielināšana. Tirgos, kuros koncentrācijas rezultātā

būs izbeigta jebkāda konkurence, bez šaubām, būšot daudz izdevīgāk neradīt priekšrocības patērētājiem ar apgalvoto *Aer Lingus* nemainīgo izmaksu samazināšanu.

442 Līdz ar to iebildumi par priekšrocībām patērētājiem ir jānoraida.

443 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka visi prasītājas iebildumi par efektivitātes pieauguma pārbaudāmību, par tā saistību ar koncentrāciju un par priekšrocībām patērētājiem ir jānoraida. Līdz ar to, tā kā prasītāja nav pierādījusi, ka apstrīdētajā lēmumā sniegtā Komisijas analīze ir kļūdaina attiecībā uz trim kumulatīvajiem nosacījumiem, kas paredzēti, lai definētu, kādos apstākļos tā var ņemt vērā efektivitātes pieaugumu, lai vērtētu koncentrāciju, ceturtais pamats ir pilnībā jānoraida.

#### 4. *Secinājumi par koncentrācijas ietekmes uz konkurenci analīzi*

444 No pirmo četru pamatu analīzes izriet, ka neviens no prasītājas minētajiem argumentiem nevar atspēkot secinājumus, kurus Komisija izdarījusi apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuriem koncentrācija būtiski kaitēs efektīvai konkurencei sakarā ar dominējoša stāvokļa rašanos vairākos maršrutos no Dublīnas, Korkas un Šenonas un uz tām.

445 Šis dominējošais stāvoklis ir vai nu monopola stāvoklis, vai gandrīz monopola stāvoklis, vai ļoti spēcīgs dominējošs stāvoklis, un tas pats par sevi ir pietiekams, lai apstiprinātu Komisijas secinājumu, saskaņā ar kuru koncentrācijas īstenošana ir jāatzīst par nesaderīgu ar kopējo tirgu.

446 Turpmāk ir jāizvērtē piektais un pēdējais pamats par saistībām.

E — *Par piekto pamatu, kas attiecas uz saistību novērtējumu*

### 1. *Ievada apsvērumi*

447 Pirms strīdīgo saistību analīzes šajā lietā ir jāatgādina par analīzes sistēmu, kas piemērojama saistībām.

#### a) Par saistību analīzes sistēmu

448 Koncentrācijas kontroles mērķis ir sniegt attiecīgajiem uzņēmumiem atļauju, kas ir vajadzīga un kas ir jāsaņem pirms ikviena Kopienas koncentrācijas darījuma īstenošanas. Šīs kontroles ietvaros šie uzņēmumi var iesniegt saistības Komisijai, lai saņemtu lēmumu, kurā konstatē to koncentrācijas saderīgumu ar kopējo tirgu (Pirmās

instances tiesas 2008. gada 9. septembra spriedums lietā T-212/03 *MyTravel*/Komisija, Krājums, II-1967. lpp., 116.–118. punkts).

449 Atkarībā no administratīvā procesa attīstības posma piedāvātajām saistībām ir jāļauj Komisijai vai nu uzskatīt, ka paziņotā koncentrācija nerada nopietnas šaubas par tās saderīgumu ar kopējo tirgu sākotnējās izpētes posmā (Regulas par koncentrāciju 6. panta 2. punkts), vai atbildēt uz padziļinātās izpētes laikā norādītajiem iebildumiem (Regulas par koncentrāciju 18. panta 3. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar Regulas par koncentrāciju 8. panta 2. punktu). Šīs saistības līdz ar to ļauj vispirms izvairīties no padziļinātās izpētes posma uzsākšanas vai pēc tam izvairīties no lēmuma pieņemšanas, ar ko paziņo, ka koncentrācija nav saderīga ar kopējo tirgu (skat. iepriekš 448. punktā minēto spriedumu lietā *MyTravel*/Komisija).

450 Regulas par koncentrāciju 8. panta 2. punkts faktiski ļauj Komisijai iekļaut lēmumā, ar kuru koncentrāciju atzīst par saderīgu ar kopējo tirgu, piemērojot šīs regulas 2. panta 2. punktā definēto kritēriju, nosacījumus un pienākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu, ka attiecīgie uzņēmumi ievēro saistības, ko tie ir uzņēmušies attiecībā pret Komisiju, lai padarītu koncentrāciju par saderīgu ar kopējo tirgu (skat. iepriekš 448. punktā minēto spriedumu lietā *MyTravel*/Komisija).

451 Ņemot vērā gan šī veida darījumiem raksturīgo finanšu interešu un industriālā vai komerciālā riska nozīmi, gan Komisijas pilnvaras šajā jautājumā, var gaidīt, ka attiecīgie uzņēmumi darīs visu, lai atvieglotu administrācijas darbu. Šie paši iemesli liek Komisijai izrādīt vislielāko rūpību sava koncentrācijas kontroles uzdevuma veikšanā (attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. iepriekš 448. punktā minēto spriedumu lietā *MyTravel*/Komisija, 119. punkts).

452 Jānorāda arī, ka, veicot koncentrācijas kontroli, Komisija ir tiesīga pieņemt tikai tādus saistību priekšlikumus, kas paziņoto darījumu var padarīt saderīgu ar kopējo tirgu (attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *General Electric/Komisija*, 555. punkts).

453 Šajā sakarā ir jāuzskata, ka vienas koncentrācijā iesaistītās puses iesniegtie saistību priekšlikumi atbilst šim nosacījumam tikai tad, ja Komisija var pārliecinoši secināt, ka tos būs iespējams ieviest un ka to rezultātā panāktie risinājumi būs pietiekami darbotiespējīgi un stabili, lai nodrošinātu, ka salīdzinoši tuvā nākotnē netiktu radīts vai nostiprināts dominējošs stāvoklis vai šķēršļi efektīvai konkurencei, ko ir paredzēts novērst ar šīm saistībām (attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju un ņemot vērā, ka risinājumi, kas ir ierosināti šajā lietā, visi nav strukturāli, skat. iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *General Electric/Komisija*, 555. punkts).

454 Turklāt no Komisijas 2004. gada 7. aprīļa Regulas (EK) Nr. 802/2004, ar ko īsteno Regulu par koncentrāciju (OV L 133, 1. lpp.), 19. panta 2. punkta izriet, ka saistības, ko attiecīgie uzņēmumi ir gatavi uzņemties atbilstīgi Regulas par koncentrāciju 8. panta 2. punktam, paziņo Komisijai ne vēlāk kā 65 darba dienu laikā no procesa uzsākšanas dienas. Ja pagarina termiņu, kas atvēlēts lēmuma pieņemšanai saskaņā ar Regulas par koncentrāciju 8. panta 2. punktu, tad automātiski un par tikpat daudz darba dienām pagarina 65 darba dienu termiņu. Šajā gadījumā Regulas Nr. 802/2004 19. panta 2. punktā paredzētais termiņš beidzās 2007. gada 3. maijā (apstrīdētā lēmuma 1237. apsvērumš).

455 Attiecībā uz novēloti iesniegtām saistībām no paziņojuma par pieņemamiem aizsardzības līdzekļiem saskaņā ar iepriekšējo regulu par koncentrāciju un Komisijas Regulu (EK) Nr. 447/98 (OV 2001 C 68, 3. lpp.; turpmāk tekstā — “Paziņojums par aizsardzības līdzekļiem”), kura risinājumus Komisija ir atkārtojusi šajā lietā attiecībā uz Regulu par koncentrāciju un Regulu Nr. 802/2004, 43. punkta izriet, ka paziņotajā koncentrācijā iesaistīto pušu novēloti iesniegtas saistības var tikt ņemtas vērā ar diviem kumulatīviem nosacījumiem, proti, pirmkārt, ka šīs saistības skaidri atrisina pirms tam konstatētās konkurences problēmas, neesot nepieciešamībai veikt papildu aptauju, un, otrkārt, ka ir pietiekams laiks konsultācijām ar dalībvalstīm par šīm saistībām (attiecībā uz iepriekšējo regulu par koncentrāciju skat. iepriekš 28. punktā minēto spriedumu lietā *EDP/Komisija*, 163. punkts, un iepriekš 448. punktā minēto spriedumu lietā *MyTravel/Komisija*, 127. punkts).

b) Par 2007. gada 3. maija saistību aprakstu un vērtējumu

456 Apstrīdētā lēmuma 1153. apsvērumā Komisija ir norādījusi, ka administratīvā procesa laikā *Ryanair* iesniedza vairākus saistību kopumus: 2006. gada 29. novembrī — “sākotnējās I posma saistības”, 2006. gada 14. decembrī — “grozītās I posma saistības”, 2007. gada 17. aprīlī, atbildot uz paziņojumu par iebildumiem, — “II posma sākotnējās saistības” un 2007. gada 3. maijā, pēc prasītājas domām, “galīgās saistības” (turpmāk tekstā — “2007. gada 3. maija saistības”).

457 Komisija ir norādījusi, ka 2007. gada 3. maija saistības ir iesniegtas vairāku dokumentu veidā, proti, pirmkārt, kā “saistību vēstule”, kurā ir iesniegto saistību apraksts un vispārīgi komentāri par izpēti, kā arī par minēto saistību raksturu, un, otrkārt, kā pielikums, kurš atbilst saistību formātam, kas noteikts Komisijas parauga

dokumentos, un kurā “sīki” aprakstīts “saistību Nr. 2 mehānisms” (apstrīdētā lēmuma 1162. apsvērumš).

<sup>458</sup> Saskaņā ar apstrīdētajā lēmumā iekļauto aprakstu (apstrīdētā lēmuma 1164. apsvērumš) iesniegto saistību būtiskāko satura daļu var rezumēt, nošķirot saistības attiecībā uz laika nišām (pirmie četri pasākumi) un saistības, kam nav nekāda sakara ar laika nišām (pēdējie divi pasākumi):

- pirmkārt, *Ryanair* ir apņēmusies darīt pieejamas laika nišas maršrutam no Londonas-Hitrovas un uz to saistībā ar “nomas nolīgumu”; šis laika nišas ir ekskluzīvi rezervētas *British Airways* un *Air France* (skat. arī 1410. zemsvītras piezīmi, kas iekļauta pēc apstrīdētā lēmuma 1164. apsvēruma);
- otrkārt, *Ryanair* ir apņēmusies vajadzības gadījumā darīt pieejamas laika nišas citiem maršrutiem no Dublinas un uz to, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas (kas, pēc prasītājas domām, ļautu aviosabiedrībām izmantot noteiktu skaitu lidaparātu, kas ir bāzēti Dublinā), un turklāt ir ierosinājusi vajadzības gadījumā darīt pieejamu līdzvērtīgu skaitu laika nišu konkrētās galamērķa lidostās attiecībā uz maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas;
- treškārt, *Ryanair* ir apņēmusies vajadzības gadījumā darīt pieejamas laika nišas maršrutiem no Korkas un Šenonas un uz tām (runa ir par laika nišām katru dienu Korkā un Šenonā un par līdzvērtīgu skaitu laika nišu Londonā-Stanstedā attiecībā uz lidojumiem uz Londonu-Stanstedu, kā arī par laika nišām, kas attiecas

uz maršrutiem uz Korku un Liverpūli, lai atvieglotu ienākšanu maršrutos Korka-Mančestra un Korka-Liverpūle);

- ceturtkārt, savā “saistību vēstulē” *Ryanair* piedāvāja “nepabeigt *Aer Lingus* iegādi”, pirms tā nebūs atradusi “pircēju”, kurš uzņemtos saistības aizņemt laika nišas Dublinā bāzētajām lidmašīnām;
  
- piektdārt, *Ryanair* uzņēmās saistības nekavējoties samazināt *Aer Lingus* maza attāluma lidojumu cenas par vismaz 10%, nekavējoties likvidēt tās piemaksas par degvielu, ko *Aer Lingus* piemēro liela attāluma lidojumiem, saglabāt *Aer Lingus* zīmolu un turpināt *Ryanair* un *Aer Lingus* atsevišķu darbību;
  
- sestkārt, *Ryanair* uzņēmās saistības, pirmkārt, sešas Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (*IATA*) sezonas pēc koncentrācijas pabeigšanas nepalielināt lidojumu biežumu nevienā no minētajiem maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas, salīdzinājumā ar pašreizējo *Ryanair* un *Aer Lingus* kopējo lidojumu biežumu, “ja kāds jaunpienācējs sāktu darboties attiecīgajā maršrutā”, un, otrkārt, nesamazināt lidojumu biežumu šajos maršrutos, “ja vien maršruts nav vai neklūst neienesīgs” (lidojumu biežuma stabilitāte).

<sup>459</sup> Komisija pēc tam ir atgādinājusi, ka tā nosūtīja 2007. gada 3. maija saistības, no kurām izņemta konfidenciāla informācija, un anketu trešām personām, lai tās varētu darīt zināmu savu viedokli un ieviest skaidrību vairākos faktiskos jautājumos (piemēram, attiecībā uz aizsardzības līdzekļu pietiekamību vai ienākšanas tirgū iespējamību šo saistību rezultātā) (apstrīdētā lēmuma 1165. apsvērums).

- 460 Visbeidzot Komisija ir izklāstījusi 2007. gada 3. maija saistību novērtējuma rezultātus (apstrīdētā lēmuma 1166.–1234. apsvērumi) un secinājusi, ka tās “nav pietiekamas, lai novērstu būtiskos efektīvas konkurences traucējumus un līdz ar to nespēj padarīt ierosināto koncentrāciju saderīgu ar kopējo tirgu” (apstrīdētā lēmuma 1235. apsvērumi).
- 461 Pirmkārt, Komisija ir norādījusi, ka 2007. gada 3. maija saistības ir formulētas neskaidri un bieži vien pretrunīgi (apstrīdētā lēmuma 8.2.1. punkts). Pēc Komisijas domām, skaidrības trūkuma dēļ nav iespējams 2007. gada 3. maija saistības ne īstenot, ne piemērot, jo tās neatbilst minimālajām prasībām, kas noteiktas paziņojumā par aizsardzības līdzekļiem un iepriekš 41. punktā minētā sprieduma lietā *General Electric*/Komisija 555. punktā.
- 462 Komisijas apsvērumi par šo jautājumu attiecas uz saistību formātu (apstrīdētā lēmuma 8.2.1.1. punkts), skaidrības trūkumu saistībās attiecībā uz “tūlītējo pircēju” (apstrīdētā lēmuma 8.2.1.2. punkts), laika nišu pārvietošanas mehānismiem (apstrīdētā lēmuma 8.2.1.3. punkts) un “saistību Nr. 1” aprakstu (apstrīdētā lēmuma 8.2.1.4. punkts).
- 463 Otrkārt, Komisija ir analizējusi 2007. gada 3. maija saistību saturu un secinājusi, ka tās nespēj novērst atklātās konkurences problēmas (apstrīdētā lēmuma 8.2.2. punkts). Būtībā Komisija ir kritizējusi to, ka plānotās saistības nav uzskatāmas par uzņēmējdarbības nodošanu, kas šajā gadījumā ir nepieciešama, bet galvenokārt par “aizsardzības līdzekli, kas saistīts ar piekļuvi tirgum”, kurš definēts atbilstoši paraugam, kas

pieņemts iepriekšējās, ar aviosabiedrībām saistītās lietās. Apstrīdētajā lēmumā ir pausts šāds pamatojums:

- attiecībā uz laika nišu kopumu maršrutos no Dublīnas, Korkas un Šenonas un uz tām, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas (apstrīdētā lēmuma 8.2.2.1. punkts), Komisijas izpēte un apspriešanās ar nozares pārstāvjiem par 2007. gada 3. maija saistībām rezultāti parādījuši, ka nav nevienas pietiekamas norādes par ienākšanu lielākajā daļā noteikto maršrutu un šis laika nišu piedāvājums neatjaunos konkurenci svarīgā daļā no apmēram trīsdesmit attiecīgajiem maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Komisija tādējādi ir norādījusi, ka piedāvājums par “tūlītējo pircēju” nespēj kompensēt iekļūšanas tirgū iespēju neesamību (apstrīdētā lēmuma 1197. un 1198. apsvērums), ka iesniegto saistību nozīme ir nepietiekama, jo lidostu pārslogotība nav galvenais šķērslis iekļūšanai tirgū, uzsākot tiešu konkurenci ar kopumu *Ryanair-Aer Lingus* (apstrīdētā lēmuma 1199.–1206. apsvērums), ka saistības neattiecas uz laika nišām, kas saistītas ar nozīmīgām galamērķa lidostām, tādām kā *Roissy-Charles-de-Gaulle*, Frankfurtes pie Mainas, Briseles, Milānas-Linates un Milānas-Malpensas lidostas (apstrīdētā lēmuma 1207.–1209. apsvērums), ka saistības varētu dot iespēju veikt tikai “sadalītu ienākšanu”, kas var mazākā mērā atjaunot efektīvu konkurenci (apstrīdētā lēmuma 1210.–1212. apsvērums), un ka saistībās nav ņemts vērā jaunpienācēja uzņēmējdarbības modelis (apstrīdētā lēmuma 1213.–1215. apsvērums);
  
- attiecībā uz laika nišu kopumu maršrutā Dublīna–Londona (Hitrova) (apstrīdētā lēmuma 8.2.2.2. punkts) apspriešanās ar tirgus dalībniekiem esot apstiprinājusi Komisijas analīzi, saskaņā ar kuru *British Airways* un *Air France*, kā arī vismaz viens viņu konkurents, ir ieinteresēti iegūt šīs laika nišas un paplašināt savu esošo darbību šajā maršrutā. Lai arī ekskluzivitātes klauzulas dēļ attiecībā uz *British Airways* un *Air France* piedāvātās laika nišas nebūs pamats jauniem iekļūšanas tirgū gadījumiem, Komisija ir atzinusi, ka šīs laika nišu piedāvājums, pieņemot, ka šīs laika nišas tiek pārvietotas, visticamāk novestu pie konkurentu daļas

pieauguma šajā maršrutā un šie konkurenti savā ziņā varētu radīt konkurences spiedienu kopumam *Ryanair-Aer Lingus* maršrutā Dublina–Londona (apstrīdētā lēmuma 1216. apsvērumš). Tomēr Komisija ir izteikusi šaubas attiecībā uz šo saistību pietiekamību un efektivitāti vairāku šādu iemeslu dēļ: grūtības noteikt, vai šīs aviosabiedrības varētu piedāvāt zemu izmaksu pakalpojumus, kas būtu salīdzināmi ar *Ryanair* piedāvātajiem pakalpojumiem un kas pietiekami aizstātu *Aer Lingus* radītā konkurences spiediena izzušanu (apstrīdētā lēmuma 1217. apsvērumš), skaidrības trūkums par to, vai abām attiecīgajām aviosabiedrībām piedāvātais lidojumu biežums ir pietiekams, lai radītu efektīvu konkurences spiedienu jaunajai struktūrai (apstrīdētā lēmuma 1218. apsvērumš), kā arī saistību skaidrības trūkums (apstrīdētā lēmuma 1219. apsvērumš);

- attiecībā uz saistībām, kas neattiecas uz laika nišām (apstrīdētā lēmuma 8.2.2.3. punkts) un izpaužas kā *Aer Lingus* maza attāluma lidojumu cenu tūlītēja samazināšana par vismaz 10%, *Aer Lingus* piemaksu par degvielu, ko tā piemēro liela attāluma lidojumiem, tūlītēja likvidēšana, “lidojumu biežuma stabilitāte” un atsevišķu zīmolu un darbību saglabāšana, Komisija secināja, ka tās tieši neatrisina nevienu no atklātajām konkurences problēmām un ka rodas vairāki jautājumi par šo saistību uzraudzību un tās piemērošanu.

<sup>464</sup> Turklāt Komisija norādīja, ka ir grūti noteikt, vai iesniegtās saistības var īstenot bez pārējo *Aer Lingus* akcionāru piekrišanas (apstrīdētā lēmuma 8.2.2.4. punkts). It īpaši tā uzskatīja, ka ir nopietnas šaubas juridiskā ziņā par to, vai *Ryanair* var atstāt *Aer Lingus* laika nišas Hītrovā, ņemot vērā, ka šīs aviosabiedrības statūti piešķir noteiktas veto tiesības Īrijas valdībai, kas tai ļauj bloķēt laika nišu pārvešanu.

## c) Par 2007. gada 1. jūnija saistību projekta aprakstu un vērtējumu

<sup>465</sup> Komisija atgādināja, ka 2007. gada 29. maijā notika sanāksme telefonkonferences veidā, kuras laikā *Ryanair* tika informēta par apspriešanās ar tirgus dalībniekiem par tās saistībām rezultātiem un par Komisijas sākotnējo vērtējumu par 2007. gada 3. maija saistībām (apstrīdētā lēmuma 1153. apsvērums). Komisija norādīja, ka pēc šīs sanāksmes un sekojošās papildu apspriešanās *Ryanair* 2007. gada 1. jūnijā sākotnējā versijā iesniedza pārstrādātas saistības, kas apstrīdētajā lēmumā apzīmētas kā “galīgo, grozīto saistību projekts” (turpmāk tekstā — “2007. gada 1. jūnija saistību projekts”). Komisija precizēja, ka, pēc *Ryanair* domām, ierosināto grozījumu mērķis ir “izlabot” 2007. gada 3. maija saistībās atklātos trūkumus (apstrīdētā lēmuma 1236. apsvērums).

<sup>466</sup> Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir norādījusi, ka 2007. gada 1. jūnija saistību projekts tika nepārprotami iesniegts sākotnējā versijā, bez paraksta un neievērojot formālās prasības, kas noteiktas Regulas Nr. 802/2004 20. pantā. Līdz ar to Komisija uzskatīja, ka, tā kā formāli *Ryanair* nav iesniegusi jaunas saistības, tai nav pienākuma tās vērtēt apstrīdētajā lēmumā (apstrīdētā lēmuma 1237. apsvērums).

<sup>467</sup> Katrā ziņā, pēc Komisijas domām, pat ja 2007. gada 1. jūnija saistību projekts būtu iesniegts atbilstīgā veidā, šīs saistības vēl joprojām nebūtu pietiekamas, lai, pamatojoties uz informāciju, kas jau ir tās rīcībā, ļautu tai secināt, ka šīs saistības pilnībā un nepārprotami atrisina atklātās konkurences problēmas. Būtībā Komisija secināja, ka termiņš saistību iesniegšanai atbilstoši Regulai Nr. 802/2004 ir beidzies 2007. gada

3. maijā. Turklāt, pēc Komisijas domām, lai arī tā izņēmuma gadījumos var pieņemt iesniegtos aizsardzības līdzekļu grozījumus, pat ja vairs nav iespējams veikt jaunu apspriešanos ar tirgus dalībniekiem, šīm saistībām ir precīzi jānovērš visas konstatētās konkurences problēmas (apstrīdētā lēmuma 1237. apsvērums). Tomēr Komisija it īpaši secināja, ka 2007. gada 1. jūnija saistību projekts joprojām ir balstīts uz laika nišu pārvietošanu un nepiedāvā jaunus elementus, kas risinātu citus konstatētos šķēršļus iekļūšanai tirgū un tādējādi dotu iespēju Komisijai pārvērtēt apspriešanās ar tirgus dalībniekiem negatīvos rezultātus attiecībā uz faktiskas iekļūšanas tirgū iespējamību. Turklāt, pēc Komisijas domām, garantētas jauna konkurenta ienākšanas tirgū apjoms joprojām nebija pietiekams, jo saistībās bija paredzēts tikai jaunpienācējs, “tūlītējais pircējs”, ar lielāku lidmašīnu skaitu, kas tomēr aizvien bija nepietiekams. Komisija turklāt norādīja, ka 2007. gada 1. jūnija saistību projektā nav arī paredzēta laika nišu pārvietošana visās attiecīgajās galamērķa lidostās, it īpaši laika nišu pārvietošana pārslogotajās lidostās, un ka citas neatrisinātas problēmas ir saistītas galvenokārt ar juridiska rakstura šaubām par laika nišām Londonas-Hitrovas lidostā un par uz “tūlītējo pircēju” attiecināto nosacījumu ieviešanu (apstrīdētā lēmuma 1238. apsvērums).

<sup>468</sup> Līdz ar to Komisija apstrīdētajā lēmumā secināja, ka pat tad, ja 2007. gada 1. jūnija saistību projekts būtu iesniegts atbilstīgā veidā, tas tai neļautu pietiekami droši, neizmantojot vēl vienu apspriešanos ar tirgus dalībniekiem, noteikt, ka šīs saistības pēc to ieviešanas pietiekami atrisinās atklātās konkurences problēmas, ko izraisījusi plānotā koncentrācija (apstrīdētā lēmuma 1239. apsvērums).

<sup>469</sup> Lai apstrīdētu šo analīzi, prasītāja būtībā atgādina, ka tā administratīvā procesa laikā iesniedza piecus saistību kopumus, attiecīgi 2006. gada 29. novembrī un 14. decembrī un 2007. gada 17. aprīlī, 3. maijā un 1. jūnijā. Pēdējie divi saistību kopumi paredzēja, pirmkārt, rīcības saistības, kas ietver *Aer Lingus* tarifu samazināšanu par 10 %,

*Aer Lingus* degvielas piemaksu likvidēšanu, lidojumu biežuma saglabāšanu esošajos maršrutos, ja vien tie nekļūst nerentabli, un lidojumu biežuma nepaaugstināšanu maršrutos, kurus apkalpo jaunpienācējs, otrkārt, saistības, kas attiecas uz laika nišu pārvietošanu Dublinas lidostā, ļaujot vienam vai diviem konkurentiem bāzēt ievērojamu skaitu lidaparātu šajā lidostā (nodalot maršrutu Dublinā–Londona (Hītrova) un pārējos maršrutos), kā arī Šenonā un Korkā, un, treškārt, saistības, kas attiecas uz “tūlītējo pircēju”, saskaņā ar kurām koncentrācija tiktu īstenota tikai tad, ja tiktu atrasts Dublinas laika nišu pircējs.

470 Attiecībā uz pēdējo saistību kopumu prasītāja norāda uz 2007. gada 1. jūnija sanākumi ar Komisiju, kuras laikā tā ierosinājusi 2007. gada 3. maija saistību grozījumus, kas paredzēti atklāto problēmu risināšanai. Pēc prasītājas domām, šie grozījumi attiecās uz nepieciešamību, lai tā sešu mēnešu laikā no apstrīdētā lēmuma pieņemšanas dienas (ar iespējamu termiņa pagarinājumu par sešiem mēnešiem) piedāvātu “tūlītējo pircēju”, kas nekavējoties bāzētu ievērojamu skaitu lidaparātu Dublinas lidostā. Atbildot *Ryanair* uzņēmusies saistības atrast tādu “sākotnējo pircēju” laika nišām maršrutā Dublinā–Londona (Hītrova), kurš bāzētu divus lidaparātus Dublinā, un vēl vienu tādu pircēju pārējām laika nišām, kurš bāzētu pusi no tā nozīmīgā lidaparātu skaita, ko norādījusi Komisija. *Ryanair* arī uzņēmusies saistības jebkurā laikā pirmo trīs gadu laikā nodot Dublinas laika nišu “tūlītējā pircēja” rīcībā papildu laika nišas, kas nepieciešamas, lai sasniegtu to nozīmīgo lidaparātu skaitu, ko prasījusi Komisija, un piešķirt priekšrocību laika nišu iegādei Dublinā tādām jaunpienācējam, kurš iegādājas laika nišas Hītrovā. Turklāt *Ryanair* arī uzņēmusies saistības atrast “tūlītējo pircēju” sešu mēnešu laikā pēc jauna piedāvājuma attiecībā uz *Aer Lingus* publicēšanas dienas un publicēt šo jauno piedāvājumu sešu mēnešu laikā pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, ar iespējamu termiņa pagarināšanu par sešiem mēnešiem. No apstrīdētā lēmuma neesot saprotams, kādā ziņā atšķirības starp Komisijas prasītajiem grozījumiem un

*Ryanair* veiktajiem grozījumiem ļauj secināt, ka pēdējais saistību kopums nav apmierinošs (apstrīdētā lēmuma 1238. apsvērums).

471 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, atgādina, ka, lai atjaunotu efektīvu konkurenci, piedāvātajām saistībām jānovērš visa pret konkurenci vērsta ietekme, kas izriet no esošās un potenciālās konkurences starp *Ryanair* un *Aer Lingus* izbeigšanās visos 50 attiecīgajos maršrutos. Attiecībā uz šo jautājumu tā apstrīdētajā lēmumā norādījusi iemeslus, kuru dēļ 2007. gada 3. maijā, t.i., Regulas Nr. 802/2004 19. panta 2. punktā noteiktā termiņa pēdējā dienā, iesniegtajām saistībām ir formāli trūkumi un tās nespēj novērst atklātās konkurences problēmas (apstrīdētā lēmuma 1167.–1234. apsvērums). Attiecībā uz 2007. gada 1. jūnija saistību projektu, kas tika iesniegts pēc Regulas Nr. 802/2004 19. panta 2. punktā noteiktā termiņa beigām, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir paskaidrojusi iemeslus, kuru dēļ nav iespējams secināt, ka grozītā koncentrācija būtu saderīga ar kopējo tirgu (apstrīdētā lēmuma 1236.–1239. apsvērums). Prasītāja katrā ziņā nevarot apgalvot, ka Komisijai būtu bijis jāanalizē atšķirības starp iespējamiem tās dienestu minētiem ieteikumiem un 2007. gada 1. jūnija saistību projektu. Vienīgais atbilstīgais jautājums esot jautājums par to, vai Komisija, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja noteikt, ka ierosinātā koncentrācija, kas grozīta ar *Ryanair* atbilstīgi iesniegtajām saistībām, būtiski kaitēs efektīvai konkurencei kopējā tirgū.

472 Šajā tiesiskajā un faktiskajā kontekstā ir jāanalizē lietas dalībnieku argumenti.

## 2. Par formālu trūkumu neesamību 2007. gada 3. maija saistībās

### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>473</sup> Prasītāja uzskata, ka Komisija nevar apgalvot, ka 2007. gada 3. maija saistības nav pareizi iesniegtas (apstrīdētā lēmuma 1167.–1182. apsvērumi) un ka tai tās nav jānovērtē. Tā kā šo saistību saturs apstrīdētajā lēmumā ir analizēts, nevar apgalvot, ka tās nevarēja analizēt. Šajā sakarā prasītāja apstrīd apstrīdētajā lēmumā norādīto formālo trūkumu esamību. Tādējādi šo saistību iesniegšanas veids esot bijis tāds pats kā tas, kas izmantots 2006. gada 29. novembra, 2006. gada 14. decembra un 2007. gada 17. aprīļa saistībām. Vienīgie jaunie elementi attiecoties uz saistībām par “tūlītējo pircēju”, kuras tika iesniegtas pēc Komisijas prasības, un uz saistībām par papildu laika nišu pievienošanu Korkā un Šenonā. Tā kā Komisija administratīvā procesa laikā necēla iebildumus par šo saistību kopumu iesniegšanas veidu, tā nevarot pārņemt *Ryanair*, ka šī sabiedrība ir izmantojusi vēstuli, kas ietver saistības un pielikumu ar paskaidrojumiem par 2007. gada 3. maija saistībām (apstrīdētā lēmuma 1168. apsvērumi). Turklāt Komisija nevarot pārņemt *Ryanair*, ka tā nav apspriedusies ar Komisiju pirms 2007. gada 3. maija saistību iesniegšanas (1403. zemsvitras piezīme, kas iekļauta pēc apstrīdētā lēmuma 1161. apsvēruma), jo šīs saistības atbilst iepriekšējām saistībām un apspriešanās jau bija notikusi, Komisijai neceļot iebildumus attiecībā uz formu. Komisija arī nevarot pārņemt *Ryanair*, ka tā nav izmantojusi Komisijas pieņemto parauga dokumentu, kas nav obligāts.

<sup>474</sup> Katrā ziņā prasītāja uzsver, ka Komisija nav ņēmusi vērā to, ka tā paskaidroja vairākas apstrīdētajā lēmumā apgalvotās neskaidrības un ka apgalvotās nekonsekvences, kas pastāvēja, nevarēja traucēt saistību pieņemšanai.

- 475 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1173. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru pastāv šaubas saistībā ar “tūlītējā pircēja” apstiprināšanu, prasītāja atgādina, ka tā piekrita iekļaut šo saistību pēc Komisijas prasības un ka tā šo nosacījumu paskaidroja grozītajās pagaidu versijās. Attiecībā uz tajā pašā apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru nebija noteikts termiņš ar “tūlītējo pircēju” saistītā risinājuma ieviešanai, prasītāja norāda, ka tā vēlāk sniedza paskaidrojumus attiecībā uz šo termiņu un paskaidroja Komisijai kontroles iegūšanas jomā spēkā esošos Īrijas tiesību aktus.
- 476 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1174. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru pastāv pretruna starp “saistību vēstulē” minēto risinājumu, kas saistīts ar “tūlītējo pircēju”, un laika nišu pārvietošanas termiņu, kas noteikts minētās vēstules 1. pielikuma 3. punktā, prasītāja norāda, ka tā vēlāk ir dzēsusi šo punktu, lai novērstu jebkādas šaubas attiecībā uz saistību ilgumu.
- 477 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1175. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru neesot saprotams, vai “tūlītējā pircēja” risinājums attiecas tikai uz laika nišām Dublinā, vai arī uz laika nišām Šenonā un Korkā, *Ryanair* esot precizējusi, ka šis risinājums attiecas tikai uz laika nišām Dublinā.
- 478 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1176. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru ar “tūlītējo pircēju” saistītais risinājums nav skaidrs attiecībā uz to, vai laika nišu pārvietošana attiecas uz dažādām aviosabiedrībām, vai tikai uz vienu, *Ryanair* esot precizējusi, ka šī saistība attiecas uz “vienu vai vairākām aviosabiedrībām, kas vēlētos

iegādāties laika nišas, lai bāzētu lidaparātus Dublinā”, tādējādi potenciāli to attiecinot uz dažādām aviosabiedrībām. Tas esot apstiprināts 2007. gada 3. maija saistību pārstrādātajās pagaidu versijās, kas tika iesniegtas 2007. gada 25. un 30. maijā.

- 479 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1177. un 1178. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru saistība attiecībā uz laika nišu pārvietošanu nav skaidra, kā to raksturojot izteikumi “piešķirtas vajadzības gadījumā, lai ievērotu *Aer Lingus* statūtus, (vajadzības gadījumā grozītas)” vai “saistošs nomas nolīgums”, prasītāja norāda, ka, tāpat kā, vispārīgi raugoties, jautājums par laika nišu nodošanu, arī šie izteicieni ir tikuši paskaidroti tās 2007. gada 15. maija vēstulē. Turklāt, atbildot uz Komisijas 2007. gada 25. maija informācijas pieprasījumu, *Ryanair* esot sniegusi papildu paskaidrojumus un pievienojusi kādas Īrijas padomes atzinumu.
- 480 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1179. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru 2007. gada 3. maija saistības neatklāj skaidru nodomu darīt pieejamas laika nišas galamērķa lidostās, prasītāja norāda, ka šajā gadījumā runa ir par problēmu, kas attiecas nevis uz formu, bet būtību.
- 481 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1180. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru nav saprotams, “vai jaunpienācējs vai jaunpienācēji varēs izmantot piešķirtās laika nišas (izņemot laika nišas Londonā-Hitrovā) vienalga kuram maršrutam, vai arī to izmantošana būs ierobežota tikai tajos maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas”, prasītāja esot paskaidrojusi šo apgalvoto neskaidrību, vairākkārtīgi norādot, ka laika nišas varēs izmantot, lai apkalpotu vienalga kuru maršrutu no Dublīnas, bez ierobežojumiem, tostarp maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas. Šķiet, ka Komisijas apgalvojums ir balstīts tikai uz “saistību vēstules” 1. pielikuma 2.15. punkta iii) apakšpunktu, kas vēlāk ticis dzēsts.

- 482 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1179. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru tās definīcija par “minētajiem lidostu pāriem”, kas minēta 2007. gada 3. maija saistībās, neatbilst paziņojumā par iebildumiem uzskaitītajiem pāriem, prasītāja esot paskaidrojusi, ka tā izlaidusi divus galamērķus (t.i., Boloņu un Zalcburgu), jo šiem galamērķiem ir izteikti sezonāls raksturs, bet ka tas negroza tās nodomu attiecināt saistības uz visiem maršrutiem. Lai kļiedētu šaubas šajā sakarā, *Ryanair* esot iekļāvusi šos abus galamērķus saistību turpmākajās versijās.
- 483 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1179. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru nav skaidri atklāts kopējais to laika nišu skaits, kas tiks darītas pieejamas Korkā un Šenonā, prasītāja uzsver, ka šī informācija ir skaidri minēta “saistību vēstulē”. Turklāt *Ryanair* esot apstiprinājusi šos datus kādā vēstulē un 2007. gada 1. jūnija saistību projektā.
- 484 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1181. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru Komisijai nebija zināmi saistībās Nr. 1 ierosināto rīcības risinājumu ieviešanas nosacījumi, prasītāja norāda, ka tā ir precizējusi, kādā veidā tiks īstenota kontrole. Nesniedzot nozīmīgu atbildi uz šo paskaidrojumu, Komisija savā atbildē esot apgalvojusi, ka paskaidrojums groza saistības un tai nav pienākuma to pieņemt. Lai kļiedētu jebkādas šaubas šajā sakarā, *Ryanair* savos turpmākajos priekšlikumos esot iekļāvusi skaidrus nosacījumus par ziņojumu iesniegšanu.
- 485 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1182. apsvērumā minēto apgalvojumu, saskaņā ar kuru ierosināto risinājumu “nekonsekvence un neskaidrība”, ko “daži konkurenti” uzskata par šķērsli saistību īstenošanai, kā tas izriet no “dažu” konkurentu atbildēm uz tirgus dalībniekiem 2007. gada maijā adresētās anketas 5. jautājumu attiecībā uz laika nišu pārvietošanas risinājuma skaidrību, prasītāja apgalvo, ka Komisija nevarēja

nonākt pie šāda secinājuma. Pirmkārt, uz minētās anketas jautājumiem esot atbildējuši tikai 20 konkurenti, no kuriem 9 neesot atbildējuši uz 5. jautājumu. Savukārt no 11 konkurentiem, kuri atbildēja uz šo pēdējo jautājumu, 3 konkurenti patiesībā nav skāruši uzdoto jautājumu, 3 konkurenti (*LTU*, *Aer Arann* un *Clickair*) snieguši pozitīvus komentārus par saistību skaidrību un tikai 5 konkurenti, no kuriem 2 bija anonīmi, paiduši bažas par laika nišu pārvietošanas risinājuma skaidrību. Komisija neesot minējusi citu informāciju par apgalvoto “nekonsekvenci” vai apgalvoto “neskaidrību”.

486 Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, norāda, ka *Ryanair* ir pienākums iesniegt pilnīgas un efektīvas saistības visos jautājumos, lai Komisija ar pārlicību varētu secināt, ka saistības būs iespējams īstenot un ka jaunās komerciāla rakstura struktūras, kas tā rezultātā izveidosies, būs pietiekami rentablas un ilgtspējīgas, lai koncentrācija būtiski nekaitētu efektīvai konkurencei. *Ryanair* neesot apspriedusies ar Komisiju ne pirms 2007. gada 3. maija saistību iesniegšanas, ne pat pirms iepriekšējo saistību kopumu iesniegšanas. Komisija nekad neesot norādījusi, ka kāda no šīm saistībām būtu formulēta pietiekami skaidri un precīzi, lai to būtu iespējams īstenot. Šajā sakarā nevarot atsaukties ne uz kādu tiesisko paļāvību. Fakti, kas saistīti ar laika nišām un ricību, kas minēti 2007. gada 3. maija saistībās, neatbilstot faktiem, kas minēti iepriekšējās saistībās. 2007. gada 3. maija saistības katrā ziņā neesot bijušas pietiekami skaidras un precīzas, lai tās būtu iespējams īstenot.

487 Turklāt Komisija nevarot ņemt vērā vēlāk iesniegtus neformālus paskaidrojumus, kas arī neesot bijuši skaidri un precīzi. Pēc saistību iesniegšanas beigu termiņa Komisija tikai tad var izņēmuma gadījumā pieņemt šo saistību grozījumus, ja tie skaidri novērš visas atklātās konkurences problēmas un nav nepieciešama apspriešanās ar tirgus dalībniekiem. Tomēr pēc 2007. gada 3. maija saistību iesniegšanas *Ryanair* esot iesniegusi neformālas informācijas kopumu, kurā dažkārt bija pretrunas 2007. gada

3. maija saistībām, kā arī šo pēdējo saistību pārstrādātus projektus, kas tika iesniegti 2007. gada 25. un 30. maijā. Neviens no šiem paskaidrojumiem neesot iesniegts atbilstīgā veidā. Turklāt šie paskaidrojumi neesot bijuši pietiekami, lai novērstu visus formālos trūkumus, kas norādīti apstrīdētajā lēmumā. Tādējādi *Aer Lingus* norāda, ka *Ryanair* 8. maijā uzsvērusi, ka “skaidrības labad Hitrovas laika nišas ir paredzētas ne tikai *British Airways* un *Air France*”, savukārt 11. maijā norādījusi, ka “šīs laika nišas ir rezervētas tikai *British Airways* un *Air France*”. Komisija arī ir norādījusi, ka vismaz septiņi no desmit *Ryanair* konkurentiem, kas atbildēja uz tirgus izpētes aptauju, uzskatīja, ka 2007. gada 3. maija saistības nav pietiekami skaidras, kas esot pietiekami, lai pamatotu tās apgalvojumu apstrīdētajā lēmumā, saskaņā ar kuru 2007. gada 3. maija saistību nekonsekvence un neskaidrība ir šķērslis šo saistību īstenošanai.

#### b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>488</sup> No apstrīdētā lēmuma izriet (skat. šī sprieduma 460.–464. punktu), ka saistības, kuras *Ryanair* iesniegusi laika periodā, kas šim nolūkam noteikts Regulas Nr. 802/2004 19. panta 2. punktā un kas beidzās 2007. gada 3. maijā, Komisija neuzskatīja par apmierinošām, lai risinātu atklātās konkurences problēmas attiecīgajā stadijā. Šis secinājums ir balstīts uz diviem iemesliem, kas ir izklāstīti apstrīdētajā lēmumā. Pirmkārt, “[2007. gada 3. maija] saistības pietiekami neatbilst tiesiskās skaidrības un konsekvences prasībām, lai spētu novērst atklātās konkurences problēmas” (apstrīdētā lēmuma 1182. apsvērumš). Otrkārt, neņemot vērā apstrīdētā lēmuma 8.2.1. punktā “atklātos zināmos trūkumus”, “[2007. gada 3. maija] saistības neesot pietiekamas, lai novērstu visas atklātās konkurences problēmas” (apstrīdētā lēmuma 1234. apsvērumš).

489 Ir jākonstatē, ka prasītājas minētie argumenti nevar likt apšaubīt Komisijas secinājumu.

490 Pirmkārt, saistībā ar formālajiem trūkumiem, ko Komisija uzskaitījusi apstrīdētajā lēmumā attiecībā uz 2007. gada 3. maija saistībām, prasītāja norāda, ka tos nav iespējams minēt tāpēc, ka šo saistību saturs tika veikta apstrīdētajā lēmumā.

491 Tomēr no paša apstrīdētā lēmuma izriet, ka šī saturs tika veikta neatkarīgi. Apstrīdētā lēmuma 1166. apsvērumā Komisija tādējādi ir norādījusi, ka šīs saistības “ne tikai ir formulētas neskaidri un bieži pretrunīgi (skat. 8.2.1. punktu)”, bet [ka] “to saturs neļauj atrisināt atklātās konkurences problēmas (skat. 8.2.2. [punktu]”. Šī saturs tika veikta ar Komisijas pedagoģisko vēlni darīt zināmu *Ryanair* tās veiktās tirgus pārbaudes rezultātus attiecībā uz 2007. gada 3. maija saistībām, lai paskaidrotu, kāds varētu būt galīgais saistību priekšlikums.

492 Prasītāja tādējādi nevar noliegt apstrīdētā lēmuma 8.2.1. punktā noteikto trūkumu esamību attiecībā uz formātu, kāds izmantots saistību iesniegšanai, uz skaidrības trūkumu par saistību, kas attiecas uz laika nišu “tūlītējo pircēju”, uz šo laika nišu pārvietošanas mehānismiem un rīcības saistību uzraudzību, aizbildinoties tikai ar to, ka ir veikta šo saistību analīze pēc būtības, jo šāda analīze ir tikusi veikta pakārtoti, pamatojoties uz pieņēmumu, ka minētās saistības būtu iesniegtas veidā, kas varētu nodrošināt to īstenošanu.

<sup>493</sup> Otrkārt, prasītāja nevar atsaukties uz Komisijas attieksmi attiecībā uz iepriekš iesniegtajām saistībām. Prasītājas izmantotais formāts iepriekš bija izmantots tikai 2007. gada 17. aprīļa saistību iesniegšanai, un tās iekļāvās atbildes uz paziņojumu par iebildumiem kontekstā laikā, kad ietekmes uz konkurenci vērtējums vēl nebija pabeigts. Ja var pieņemt, ka šajā pēdējā gadījumā prasītāja var apšaubīt šāda vērtējuma rezultātā izdarītos secinājumus, apstrīdot konkurences problēmu pastāvēšanu, tomēr tai nav atļauts pievienot paziņojumus vai atzinumus par Komisijas analīzi tādā saistību priekšlikumā kā 2007. gada 3. maija saistību priekšlikums, jo šādam priekšlikumam ir jāpauž vēlme novērst šajā stadijā atklātās problēmas, lai pretī saņemtu apstiprinošu lēmumu. Gadījumā, ja netiek panākta vienošanās par saistībām, ko vēlas Komisija, darījumā iesaistītās puses vienmēr var atteikties šīs saistības iesniegt un Pirmās instances tiesā apstrīdēt iespējamu lēmumu par aizliegumu, kas tiktu pieņemts attiecībā uz viņu darījumu.

<sup>494</sup> Turklāt atšķirībā no iepriekšējiem priekšlikumiem dažas no 2007. gada 3. maija saistībām tika iesniegtas pirmo reizi, piemēram, saistība, kura attiecas uz “tūlītējo pircēju” un par kuru Komisija apstrīdētajā lēmumā īpaši uzsvēra, ka tā ir pārāk nekonkrēta, ņemot vērā iepriekšējo lēmumu pieņemšanas praksi šajā jautājumā (apstrīdētā lēmuma 1172. apsvērums un 1428. zemsvītras piezīme). Šī prakse it īpaši prasa skaidru un precīzu klauzulu, kas koncentrācijas īstenošanu faktiski padara atkarīgu no atbilstīgās saistības īstenošanas.

<sup>495</sup> Treškārt, prasītāja nevar apgalvot, ka tā apšaubā secinājumu, saskaņā ar kuru 2007. gada 3. maija saistībās ir formāli trūkumi, atsaucoties, kā tas atgādināts šī sprieduma 474.–485. punktā, uz turpmāk sniegtiem precizējumiem un paskaidrojumiem, atbildot uz Komisijas prasībām. Šie precizējumi iekļaujas citā kontekstā, t.i., galīgā saistību priekšlikuma kontekstā, nevis Komisijas veiktajā vērtējumā par *Ryanair*

iesniegto saistību formu un skaidrību saskaņā ar procedūru, kas šim nolūkam paredzēta Regulā Nr. 802/2004.

<sup>496</sup> Līdz ar to prasītāja nemin argumentus, kas var no tiesību viedokļa pietiekami atspēkot Komisijas vērtējumu, kurš izklāstīts apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuru 2007. gada 3. maija saistībām ir tādi formāli trūkumi, kuru dēļ tā nevar ar pārliecību secināt, ka šīs saistības ir iespējams īstenot un ka no tām izrietošie risinājumi ir pietiekami efektīvi un ilgtspējīgi, lai salīdzinoši tuvā nākotnē nevarētu rasties traucējumi efektīvai konkurencei, kurus novērst ir šo saistību mērķis.

<sup>497</sup> Tādējādi turpmāk ir jāanalizē prasītājas argumenti par 2007. gada 1. jūnija saistību projektu. Šajā kontekstā ir analizēti argumenti par Komisijai iesniegto saistību priekšlikumu vērtējumu pēc būtības.

### *3. Par formālu trūkumu neesamību 2007. gada 1. jūnija saistību projektā*

#### a) Lietas dalībnieku argumenti

<sup>498</sup> Prasītāja norāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1236.–1237. apsvērumā ir kļūdaini apgalvojusi, ka 2007. gada 1. jūnija saistību projekts nav atbilstīgi iesniegts un ka tai

nebija pienākums to novērtēt. Tā kā šī projekta saturs apstrīdētajā lēmumā ir analizēts, nevarot apgalvot, ka to nevarēja analizēt. Pēc prasītājas domām, vēstule, ko tā 2007. gada 1. jūnijā nosūtīja Komisijai, tika iesniegta kā “pagaidu versija”, lai ļautu tai tajā izdarīt galīgo formulējumu grozījumus, kas varētu tikt prasīti, lai panāktu, lai šīs saistības būtu skaidras, nepārprotamas un konsekventas visā dokumentā. Ja Komisija esot uzskatījusi, ka šī dokumenta kvalificēšana par “pagaidu versiju” un paraksta neesamība ir formāli trūkumi, kas tai traucē vērtēt 2007. gada 1. jūnija saistību būtību, tad tai esot bijis pienākums par to informēt *Ryanair*, bet tā to nedarīja. Tādējādi vēstulē, ko Komisija nosūtīja *Ryanair* 2007. gada 4. jūnijā, bijis tikai norādīts, ka 2007. gada 1. jūnija saistību projekts neļauj atrisināt šajā stadijā atklātās konkurences problēmas, nenorādot, ka Komisija uzskata, ka tai nav pienākuma šīs saistības novērtēt tāpēc, ka tās iesniegtas pagaidu versijas veidā. Tā rīkojoties, Komisija esot pārkāpusi labas pārvaldības un tiesiskās paļāvības aizsardzības principus.

<sup>499</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, norāda, ka neparakstītas saistības, kas skaidri iesniegtas projekta veidā, nevar uzskatīt par saistībām, ko sabiedrība “uzņēmusies attiecībā pret Komisiju” Regulas par koncentrāciju 8. panta 2. punkta izpratnē. Šādas saistības uzņēmums, kurš tās iesniedzis, varot grozīt vai atsaukt. Katrā ziņā, pat ja 2007. gada 1. jūnija saistību projekts būtu iesniegts atbilstīgi, tas nebūtu ļāvis Komisijai ar vajadzīgo pārliecību noteikt, ka tas atrisina atklātās konkurences problēmas, tā, ka nebūtu nepieciešams no jauna apspriesties ar tirgus dalībniekiem. Turklāt prasītāja nevarot atsaukties uz labas pārvaldības principu pašu par sevi, lai apgalvotu, ka Komisijai būtu bijis jānovērtē 2007. gada 1. jūnija saistību projekts, un Komisija nekad neesot iedrošinājusi *Ryanair* ar to, ka tā vērtēs visus saistību projektus apstrīdētajā lēmumā.

## b) Vispārējās tiesas vērtējums

- 500 Tāpat kā 2007. gada 3. maija saistības, arī 2007. gada 1. jūnija saistību projektu Komisija apstrīdētajā lēmumā noraidīja divu iemeslu dēļ (skat. šī sprieduma 466. un 467. punktu).
- 501 Pirmkārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja, ka 2007. gada 1. jūnija saistību projekts “tika nepārprotami iesniegts sākotnējā versijā, bez paraksta un neievērojot formālās prasības, kas noteiktas Regulas [..] Nr. 802/2004 20. pantā”. No tā Komisija secināja, ka, “ņemot vērā, ka formāli *Ryanair* nav iesniegusi jaunas saistības, Komisijai nav pienākuma tās vērtēt apstrīdētajā lēmumā”. Komisija it īpaši norādīja, ka tā “nevar atļaujas piešķiršanu padarīt atkarīgu no šī saistību projekta ievērošanas” (apstrīdētā lēmuma 1237. apsvērums).
- 502 Otrkārt, Komisija uzsvēra, ka “jebkurā gadījumā, pat ja [2007. gada 1. jūnija] saistību projekts būtu iesniegts atbilstīgā veidā, šīs saistības vēl joprojām nebūtu pietiekamas, lai Komisija, pamatojoties uz informāciju, kas jau ir tās rīcībā, varētu secināt, ka šīs saistības pilnīgi un nepārprotami atrisina atklātās konkurences problēmas” (apstrīdētā lēmuma 1237. apsvērums, kurā ir atsauce uz paziņojuma par aizsardzības līdzekļiem 43. punktu un uz iepriekš 28. punktā minēto spriedumu lietā *EDP/Komisija*, 161.–163. punkts).
- 503 Attiecībā uz pirmo iemeslu, kuru Komisija min, lai noraidītu 2007. gada 1. jūnija saistību projektu, no paša šī dokumenta teksta izriet, ka runa ir tikai par projektu, nevis par versiju, kas rada saistības *Ryanair*, kas tomēr attiecīgajā procedūras stadijā ir

nepieciešams. Tādējādi, pat ja dokumenta nosaukums ir “Juridiski saistošas *Ryanair* saistības attiecībā pret Komisiju”, tas ir iesniegts “projekta” veidā un vieta, kurā ir paredzēts *Ryanair* ģenerāldirektora paraksts, ir atstāta tukša. Pavadvēstulē, ko parakstījis *Ryanair* ģenerāldirektors, arī ir norādīts, ka minētais dokuments tiek iesniegts projekta veidā, lai ļautu Komisijai tajā izdarīt formulējuma galīgos grozījumus, kas varētu tikt prasīti, lai panāktu, lai šīs saistības būtu skaidras, nepārprotamas un konsekventas visā dokumentā. Tomēr Komisijai vairs nav iespējams veikt šādus precizējumus tik vēlā procedūras stadijā, kurā galīgajam saistību priekšlikumam ir ne tikai jābūt saistošam lietas dalībniekam, kas to iesniedz, bet pašam par sevi pietiekamam tādā nozīmē, ka Komisijai ir jāspēj to novērtēt, no jauna nelūdzot trešo personu atzinumu par tā saturu.

504 Turklāt faktu, ka “katrā ziņā” tika veikta 2007. gada 1. jūnija saistību projekta satura analīze, nevar interpretēt tādējādi, ka prasītājam ir atļauts neiesniegt Komisijai juridiski saistošas saistības procedūras galīgajā stadijā.

505 Līdz ar to prasītāja neizklāsta argumentus, kas no tiesību viedokļa varētu pietiekami atspēkot Komisijas vērtējumu, kurš izklāstīts apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuru 2007. gada 1. jūnija saistību projekts tai neļauj ar pārliecību secināt, ka to ir iespējams īstenot un ka no tā izrietošie risinājumi ir pietiekami efektīvi un ilgtspējīgi, lai salīdzinoši tuvā nākotnē nevarētu rasties traucējumi efektīvai konkurencei, kurus novērst ir šo saistību mērķis.

506 Prasītājas argumentu par 2007. gada 3. maija saistību un 2007. gada 1. jūnija saistību projekta pārbaudi pēc būtības vērtējums tādējādi ir veikts pakārtoti, kā tas jau ticis darīts apstrīdētajā lēmumā.

4. Par 2007. gada 3. maija saistību un 2007. gada 1. jūnija saistību projekta vērtējumu pēc būtības

a) Lietas dalībnieku argumenti

507 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ir pārāk augstu novērtējusi konkurences spiedienu, ko *Aer Lingus* un prasītāja rada viena otrai, un pieļāvusi kļūdu, vērtējot draudus ieņēmšanai tirgū, kas varētu kavēt pret konkurenci vērstu monopola stāvokļa izmantošanu (skat. pamatnostādnes un iepriekš 102. punktā minētā sprieduma lietā *easyJet/ Komisija 202.* punktu). Balstoties uz kļūdainu analīzi par koncentrācijas ietekmi uz konkurenci, Komisija esot nesamērīgi pieprasījusi, lai *Ryanair* atrod "tūlītējo pircēju", kurš bāzētu ievērojamu skaitu lidaparātu Dublīnas lidostā, lai nekavējoties konkurētu ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru. Būtībā neviena aviosabiedrība nespētu vienlaikus bāzēt tik lielu skaitu lidaparātu vienā lidostā un sešu mēnešu laikā piedāvāt pakalpojumus visos 35 maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas. Daudzus no šiem maršrutiem raksturojot liela pārslodze, un sešu mēnešu termiņš neļaujot pārvietot jaunpienācējam nepieciešamo laika nišu skaitu, ņemot vērā *IATA* noteiktās laika nišu pārvietošanas procedūras.

508 Prasītāja norāda, ka koncentrācijā iesaistīto pušu pienākums nav panākt, lai iesniegtās saistības atrisinātu Komisijas konstatētās konkurences problēmas. Gluži pretēji, Komisijas pienākums esot pierādīt, ka darījums, kas grozīts ar saistībām, būtiski kaitē efektīvai konkurencei (iepriekš 28. punktā minētais spriedums lietā *EDP/Komisija*, 63. un 77. punkts). Tomēr Komisija neesot izvērtējusi visu koncentrācijas darījumu, kas grozīts ar dalībnieku piedāvātajām saistībām, kaut gan tas ir prasīts iepriekš 28. punktā minētā sprieduma lietā *EDP/Komisija* 77. punktā. Turklāt attiecībā uz saistībām, kas iesniegtas pēc Regulas Nr. 802/2004 19. panta 2. punktā noteiktā termiņa beigām, no iepriekš 28. punktā minētā sprieduma lietā *EDP/Komisija* 161.–163. punkta izrietot, ka Komisijai ir tās jāņem vērā tikai tad, ja tās tieši un bez vajadzības veikt papildu izpēti atrisina konkurences problēmas. Pretēji tam, kas minēts apstrīdētā lēmuma 1237. apsvērumā, šis noteikums neattiecoties uz 2007. gada 1. jūnija saistību projektu, jo tajā ir atbildēts uz specifiskiem Komisijas ieteikumiem, kas balstīti uz tās veikto 2007. gada 3. maija saistību vērtējumu.

509 Būtībā prasītāja uzskata, ka laika nišu pārvietošana un rīcības saistības bija pietiekamas, lai novērstu visas konkurences problēmas. Tādējādi laika nišu Londonā-Hitrovā, “visvērtīgāko laika nišu pasaulē”, pārvietošana “visticamāk izraisīs konkurentu darbības paplašināšanu šajā maršrutā” (apstrīdētā lēmuma 1216. apsvēruma). Laika nišu nodošana [konkurentu rīcībā] citos maršrutos no Dublīnas, Šenonas vai Korkas ļautu jebkurai aviosabiedrībai ienākt jebkurā maršrutā, kurā darbības savstarpēji pārklājas, vai jebkurā maršrutā pēc savas izvēles, vajadzības gadījumā bāzējot lidaparātus Īrijā. “Lidojumu biežuma stabilitāte” būtu garantējusi to, ka pieaugoša pieprasījuma gadījumā kādā maršrutā *Ryanair* nespētu “sagrābt” šo pieprasījumu, kaitējot konkurentam. Saistība nesamazināt lidojumu biežumu, ja vien maršruts neķūst nerentabls, ietverot arī to, ka pat gadījumā, ja nenotiktu jauna ienākšana kādā maršrutā, *Ryanair* un *Aer Lingus* ar to kopējo jaudu būtu grūti paaugstināt cenas, vienlaikus saglabājot pieņemamu piepildījuma koeficientu. *Aer Lingus* cenu samazināšana par 10% tūlīt

pēc koncentrācijas būtu bijusi tūlītējs ietaupījumu avots patērētājiem. Šīs saistības atbilstot tām saistībām, kuras Komisija pieņēmusi 2004. gada 11. februāra lēmumā (Lieta COMP/M.3280 — *Air France/KLM*) attiecībā uz pārvadātājiem, kuru ietekme tirgū ir lielāka nekā *Ryanair* ietekme tirgū.

510 Pirmkārt, attiecībā uz saistībām, kas attiecas uz laika nišām, prasītāja norāda, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, secinot, ka tās nav atbilstīgas. Komisija, apspriežoties ar tirgus dalībniekiem, esot uzdevusi nepareizu jautājumu. Tai būtu bijis jāprasa, vai konkurenti ir gatavi ienākt maršrutos, ja koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai tajos nebūtu pietiekami lielas jaudas vai ja tā tajos piemērotu daudz augstākas cenas nekā pirms koncentrācijas. Turklāt vairāki konkurenti esot apgalvojuši, ka, lai arī tie neplāno ienākt tirgū tuvākajā laikā, tie apsvērtu šādu iespēju, ja tā kļūtu komerciāli izdevīga. Līdz ar to tas, ka neviens konkurents nav atbildējis, ka tas ienāks maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, norāda uz to, ka konkurenti uzskata, ka koncentrācija neradīs pret konkurenci vērstu ietekmi. Tāpēc neesot saprātīgi prasīt, lai saistības faktiski panāktu ienākšanu tirgū. Šāda prasība nozīmētu sodīt *Ryanair* par to, ka tā ir "ārkārtēji efektīva" un ka tās cenu piedāvājums ir tik zems, ka neviena aviosabiedrība nevēlas sacensties ar to pat maršrutos, kuri tiek apkalpoti "monopola stāvoklī". Prasītāja piebilst, ka Komisija nevarēja atsaukties uz atbildēm, kuras sniegtas uz tirgus dalībniekiem adresētās anketas 6. jautājumu par ienākšanu tirgū, lai vērtētu 2007. gada 3. maija saistības. Katrā ziņā saistības attiecībā uz laika nišām Dublinā esot pietiekamas, lai atrisinātu atklātās problēmas. Komisija neesot minējusi nevienu pierādījumu, kas pamatotu, kāpēc jaunpienācējam būtu jāspēj nekavējoties apkalpot visus maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, piedāvājot tādu pašu lidojumu biežumu kā *Aer Lingus* piedāvātais, lai radītu efektīvu konkurences spiedienu

(apstrīdētā lēmuma 1200.–1206. apsvērumus). Komisija neesot pamatojusi tādus šajā sakarā minētus jēdzienus kā “kritiskais lielums” un “prasītais konkurences limenis”.

511 Otrkārt, attiecībā uz laika nišām galamērķa lidostās prasītāja norāda, ka Komisija nevar apgalvot, ka saistības attiecībā uz laika nišām ir nepietiekamas, jo šajā jautājumā trūkst precizitātes. *Aer Lingus* rīcībā patiesībā esot tikai ierobežots laika nišu skaits lielākajās lidostās, un *Ryanair* nevarot no tām atteikties, neizjaucot darījuma loģiku un ievērojami nesamazinot *Aer Lingus* spēju konkurēt ar pārvadātājiem, kas darbojas tīklā. Šo pārvadātāju rīcībā esot pietiekams laika nišu skaits lielākajās galamērķa lidostās. Lielākajā daļā gadījumu tiem ir dominējošs stāvoklis centros, kuros tie darbojas. Tādējādi tiem neesot vajadzīgas papildu laika nišas, lai spētu ienākt [maršrutā] vai paplašināt maršrutus no viņu bāzes lidostas uz Dublinu. Šīs laika nišas tikai nostiprinātu šo aviosabiedrību dominējošo stāvokli viņu bāzes lidostās un samazinātu konkurences draudus, ko tām varētu radīt *Aer Lingus* zīmols. Tas noteikti neattiecoties uz zemo cenu pārvadātājiem, kuri apkalpo vai var apkalpot tās pašas sekundārās nozīmes lidostas, kuras apkalpo *Ryanair* un kurās neesot ar laika nišām saistītu problēmu. Šajā sakarā Komisija esot kļūdaini minējusi pilsētu pāru jēdzienu un uzstājusi uz to, lai jaunpienācējs būtu zemo cenu aviosabiedrība, vienlaikus prasot, lai *Ryanair* atsakās no laika nišām lielākajās lidostās. Komisijas atsaukšanās uz atšķirību starp pieprasījuma aizstājamību un piedāvājuma aizstājamību (apstrīdētā lēmuma 1208. apsvērumus) noderot tikai tam, lai kļiedētu šo “acīmredzamo pretrunu” argumentācijā. Attiecībā uz apspriešanos ar tirgus dalībniekiem par galamērķa lidostu jautājumu konkurentu atbildes esot jālasa ar vislielāko piesardzību, jo daudziem no tiem gadījumā, ja koncentrācija tiktu apstiprināta, būtu jāsakaras ar pieaugošu konkurenci. Vienīgais atbilstīgais jautājums esot, vai piekļuve laika nišām, kas ir *Aer Lingus* rīcībā dažās lielākajās lidostās, tiem ir būtiska, pieņemot, ka koncentrācijas rezultātā izveidotā struktūra ļaunprātīgi izmantotu savu stāvokli. Tādējādi *British Airways* neesot uzskatījusi, ka piekļuve laika nišām lielākajās lidostās būtu būtiska tāpēc, ka šajās konurbācijās ir

citas lidostas, kuru laika nišas nav pārslogotas, un noteikumi, kas piemērojami laika nišu jomā, paredz, ka puse no jaunas jaudas tiek piešķirta jaunpienācējiem.

512 Treškārt, attiecībā uz ienākšanas tirgū sadalītību prasītāja pārmet Komisijai, ka tā ņēmusi vērā šo faktu apstrīdētā lēmuma 1211. un 1212. apsvērumā. 2007. gada 1. jūnija saistību projektā esot īpaši paredzēts, ka aviosabiedrībai, kas iegūst laika nišas Hitrovā, ir priekšrocība attiecībā uz laika nišām Dublinā. Turklāt, lai pierādītu, ka “sadalīta ienākšana” radītu problēmas, Komisija esot balstījusies tikai uz vispārēju atsaukšanos uz atbildēm, kas sniegtas uz tirgus dalībnieku aptaujas laikā uzdotā 2. jautājuma b) apakšpunktu, un uz atsaukšanos uz “kritisko masu”, nedefinētu jēdzienu, kas atkārtots no atbildes, ko šajā sakarā sniegusi *LTU* (apstrīdētā lēmuma 1212. apsvērumš). Tikai 15 no 20 tirgus aptaujas dalībniekiem esot atbildējuši uz jautājumu par “sadalītu ienākšanu”. Turklāt, tāpat kā citos gadījumos, Komisija esot atteikusies atzīt, ka tādi nozīmīgi potenciālie jaunpienācēji kā *British Airways*, *SAS*, *Flybe*, *Air Baltic* un *Click-air* izdarījuši tādus paziņojumus, kas ir pretrunā tās secinājumiem. Dažās atbildēs pat izteikti pieņēmumi, ka vienīgā jaunpienācēja ienākšana būtu kaitīga konkurencei. Vienīgais jautājums, kuru būtu vērts uzdot, būtu tas, vai ienākšana, neatkarīgi no tā, vai tā būtu sadalīta, vai arī būtu tikai viens ienācējs, radītu pietiekamu konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai gadījumā, ja šī struktūra paaugstinātu cenas. Jautājums par to, vai vienīgā jauna konkurenta ienākšana radītu lielāku konkurences spiedienu nekā konkurences spiediens, ko radītu vairāku jaunpienācēju ienākšana, neesot īstais jautājums, kas jāuzdod.

513 Ceturtkārt, attiecībā uz jaunpienācēja uzņēmējdarbības veidu prasītāja norāda, ka Komisija, šķiet, prasa, lai tā darbotos pēc tāda paša ekonomiskā modeļa kā *Aer Lingus*. Tomēr prasītāja atgādina, ka *Aer Lingus* nerada nekādu nozīmīgu konkurences spiedienu *Ryanair* un ka jebkurā gadījumā nekas nepierāda, ka cits pāravadātājs, neatkarīgi no tā ekonomiskā modeļa, spētu ar to nozīmīgi konkurēt. Turklāt darījums,

kura mērķis ir palielināt *Aer Lingus* efektivitāti tā, lai tā spētu konkurēt ar pārvadātājiem, kas darbojas tīklā, cita pārvadātāja, kas darbojas tīklā, tādu kā *British Airways* un *Air France*, darbības paplašināšana vai ienākšana tirgū būtu radījusi patērētājiem ticamu alternatīvu *Aer Lingus*. No vienas puses, Komisija neesot varējusi prasīt, lai *Ryanair* min jaunpienācēja ekonomisko modeli, un, no otras puses, vienkārši prasīt, lai iesniegtās saistības ļautu ienākt tirgū tādiem pārvadātājiem, kas spējīgāki radīt konkurences spiedienu koncentrācijas rezultātā izveidotajai struktūrai nekā citi pārvadātāji.

- <sup>514</sup> Piektkārt, attiecībā uz saistībām par laika nišām Londonā–Hītrovā prasītāja norāda, ka Komisija ir apšaubījusi to noderību tāpēc, ka tās ir rezervētas *British Airways* un *Air France*. Tomēr tas tā neesot, jo *Ryanair* esot 2007. gada 1. jūnijā rakstiski norādījusi, ka šīs nišas var pārņemt jebkura aviosabiedrība, kuras rīcībā ir infrastruktūra Hītrovā. Komisija katrā ziņā neesot izpildījusi tai uzlikto pierādīšanas pienākumu, vienkārši apšaubot laika nišu pārvešanas lietderību. Tāpat Komisija apstrīdētā lēmuma 1217. apsvērumā esot kļūdaini apgalvojusi, ka šīs abas aviosabiedrības nevarētu pietiekami neitralizēt izzudušo *Aer Lingus* konkurences spiedienu. *British Airways* un *Air France*, kas ir vieni no spēcīgākajiem konkurentiem Eiropā, darbojoties Īrijā jau desmitiem gadu un labi pazīstot Īrijas tirgu: *British Airways* jau darbojoties šajā maršrutā, izmantojot kopīgus kodus ar *Aer Lingus*, savukārt *Air France* pieder *CityJet*, kas ir Dublinā bāzēta sabiedrība. Tāpat Komisija apstrīdētā lēmuma 1218. apsvērumā nekādi neesot pierādījusi, ka gadījumā, ja laika nišas būtu sadalītas starp diviem ļoti spēcīgiem pārvadātājiem, darījums, kas grozīts ar saistībām, būtiski kaitētu efektīvai konkurencei maršrutā Dublina–Londona (Hītrova). Turklāt, pēc prasītājas domām, tā kā Londonas lidostu aizstājāmība ir ierobežota, šis maršruts, ko apkalpo *Aer Lingus*, neļaujot radīt nekādu nozīmīgu konkurences spiedienu *Ryanair* darījumiem [lidojumiem] uz citām Londonas lidostām. Visbeidzot, tikai minot “juridiska strīda risku” attiecībā uz *Ryanair* iespēju pārvietot laika nišas Hītrovā bez pārējo *Aer Lingus*

akcionāru piekrišanas, Komisija neesot ievērojusi kādas Īrijas padomes sniegtu juridisku atzinumu, kas apliecina, ka šāda pārvietošana būtu iespējama.

515 Sestkārt, attiecībā uz rīcības saistībām prasītāja apstiprina, ka saistība, kas attiecas uz *Aer Lingus* cenu samazināšanu par 10%, ir viegli pārbaudāma, izmantojot to, ka *Aer Lingus* publicē vidējo cenu savā ikgadējā ziņojumā. Komisija kļūdoties, kad tā prasot *Ryanair* precizēt, vai cenu samazināšana attiecas uz visiem maršrutiem, kuros darbības savstarpēji pārklājas. Esot praktiski neiespējami paaugstināt cenas maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, un vienlaikus kopumā samazināt cenas par 10% visos maza attāluma maršrutos. Tāpat, kaut arī Komisija apgalvo, ka nevar paredzēt, kāda ir konkurētspējīga cena, cenu samazināšana piešķirtu ievērojamas un īstenojamas priekšrocības. "Lidojumu biežuma stabilitāte" jaunas ienākšanas tirgū gadījumā esot domāta kā atbilde uz Komisijas apgalvojumiem par it kā agresīvo *Ryanair* reakciju attiecībā uz jaunpienācējiem, kas izpaužoties kā lidojumu biežuma palielināšana maršrutos, kuros ienāk kāda cita aviosabiedrība. Turklāt saistība nesamazināt lidojumu biežumu esot domāta, lai kļiedētu bažas par to, ka *Ryanair* samazinātu jaudu maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, un tādējādi varētu paaugstināt cenas. Uzņemoties saistības saglabāt apvienoto jaudu maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, *Ryanair* vairs nespējot paaugstināt cenas, vienlaikus saglabājot pieņemamu piepildījuma koeficientu, kas ir ļoti svarīgi tās ekonomiskajā modeli.

516 Septītkārt, attiecībā uz "tūlītējā pircēja" risinājumu prasītāja vispirms norāda, ka šāds risinājums nekad iepriekš nav ticis izmantots lietās, kurās iesaistītas aviosabiedrības. Arī šī prasība esot lieka un nesamērīga. Ņemot vērā to, ka *Ryanair* piedāvā viszemākās cenas tirgū un ka daudzos maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, satiksme nav pietiekama, lai būtu iespējams trešais pārvadātājs, no komerciālā viedokļa esot ļoti grūti atrast "tūlītējo pircēju". Vienīgais risinājums būtu tāds, ka *Ryanair* un *Aer Lingus*

atstāj šos maršrutus vai noslēdz ar “tūlītējo pircēju” nelikumīgu vienošanos par cenu noteikšanu. Turklāt no “lidojumu biežuma stabilitātes” izrietot, ka jaunpienācējus no ienākšanas maršrutos, kuros darbības savstarpēji pārklājas, neatturēs risks, ka *Ryan-air* var palielināt lidojumu biežumu šajos maršrutos. Izņemot laika nišas Hitrovā, laika nišām Dublinā un lielākajā daļā citu Eiropas lidostu (varbūt izņemot pārējās pārslogotās lielākās lidostas) neesot būtiskas vērtības, un aviosabiedrībām tādējādi neesot izdevīgi tās iegūt. Visbeidzot no Komisijas puses esot bijis kļūdaini uzskatīt, ka saistība, kas attiecas uz “tūlītējo pircēju”, ir nepietiekama tās ierobežotās ietekmes dēļ un tādēļ, ka tā izraisītu “sadalītu ienākšanu” (apstrīdētā lēmuma 1238. apsvērums). Šī saistība, kas vēl pastiprināta 2007. gada 1. jūnija saistību projektā, esot balstīta uz prasību, ko šajā sakarā izteikuši Komisijas dienesti. Prasītāja arī kritizē Komisijas vēlēšanos panākt, lai uz prasītāju balstītos risks gadījumā, ja “tūlītējais pircējs” noteiktajā laikā netiktu atrasts.

<sup>517</sup> Komisija, ko atbalsta Īrija un *Aer Lingus Group*, atgādina, ka tā ir analizējusi 2007. gada 3. maija saistības un tās noraidījusi, izdarot šādus secinājumus: pasākumi, kas saistīti ar laika nišām, nebija atbilstīgi, jo tie neizraisa nozīmīgu ienākšanu maršrutos, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas (apstrīdētā lēmuma 1186.–1196. apsvērums), priekšlikums par “tūlītējo pircēju” nekompensē ienākšanas tirgū perspektīvas neesamību (apstrīdētā lēmuma 1197. apsvērums), saistības ir nepietiekamas (apstrīdētā lēmuma 1199.–1206. apsvērums), saistībās nav minētas laika nišas lielākajās galamērķa lidostās (apstrīdētā lēmuma 1207.–1209. apsvērums), saistības var izraisīt tikai vairāku aviosabiedrību ienākšanu tirgū (sadalītu ienākšanu) (apstrīdētā lēmuma 1210.–1212. apsvērums), saistībās nav ņemts vērā jaunpienācēja uzņēmējdarbības modelis (apstrīdētā lēmuma 1213.–1215. apsvērums), saistības attiecībā uz laika nišām

Londonā-Hitrovā neļauj novērst konkurences problēmas maršrutā Dublina-Londona (apstrīdētā lēm.uma 1216.–1219. apsvēruma) un pārējās saistības neļauj novērst šķēršļus efektīvai konkurencei (apstrīdētā lēmuma 1220.–1226. apsvēruma).

518 Komisija it īpaši uzskata, ka aizsardzības līdzekļi, kas saistīti ar piekļuvi, ir pieļaujami tikai tādos apstākļos, ja tiek pietiekami pierādīts, ka jauni konkurenti faktiski ienāks tirgū, tādējādi atrisinot atklātās konkurences problēmas (apstrīdētā lēmuma 1188. apsvēruma). Saistību galvenais mērķis esot nodrošināt konkurētspējīgas tirgus struktūras, un, protams, vienkāršs kāda konkurenta ienākšanas drauds neesot pietiekams šā mērķa sasniegšanai, izņemot ļoti ārkārtējus gadījumus. Patiesībā aizstājāmība no pieprasījuma viedokļa esot “pats neatliekamākais un efektīvākais disciplīnas faktors” saistībā ar kādas konkrētas preces vai pakalpojuma piegādātājiem, it īpaši attiecībā uz viņu lēmumiem cenu noteikšanas jomā, savukārt konkurences spiediens, kas saistīts ar potenciālu konkurenci, parasti neesot tik tiešs, un jebkurā gadījumā par to ir jāveic padziļināta analīze. Komisija norāda, ka šajā gadījumā attiecīgajiem tirgiem nav raksturīga “konstatēta vienkāršota piekļuve”, bet drīzāk “citu konkurentu, izņemot *Aer Lingus*, izstāšanās”. Pamatnostādnēs nekas nenorādot, ka tāda koncentrācija, kuras rezultātā izveidojas monopola stāvoklis, būtiski nekaitē efektīvai konkurencei, ja ir pietiekama jaunu konkurentu ienākšanas iespēja. Arī iepriekš 102. punktā minētais spriedums lietā *easyJet/Komisija* neesot atbilstīgs šajā jautājumā. Minētajā lietā Pirmās instances tiesa esot uzskatījusi, ka jaunpienācēja identifikācija, norādot konkrētu vārdu, nav nepieciešama, jo pēc saistību iesniegšanas dažādi konkurenti izrādīja ieinteresētību ienākt attiecīgajos tirgos un tāpēc efektīvu jauna konkurenta ienākšanu varēja uzskatīt par ļoti ticamu. Šajā gadījumā turpreti jauna konkurenta ienākšana esot maz ticama apstrīdētā lēmuma 7.8. punktā izklāstīto iemeslu dēļ un tādēļ, ka neviens no konkurentiem, kuri piedalījās tirgus dalībnieku aptaujā, neizteica savu nodomu konkrēti ienākt kādā no maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas (apstrīdētā lēmuma 1190.–1196. apsvēruma), izņemot, iespējams, *Air France* un *British Airways*, kuras varētu paplašināt darbību maršrutā Dublina–Londona, bet to Komisija uzskatīja par nepietiekamu, lai novērstu konkurences problēmas šajā maršrutā (apstrīdētā lēmuma 1216.–1219. apsvēruma). Šīs ienākšanas tirgū perspektīvas neesamības dēļ Komisija esot neformāli ieteikusi, lai *Ryanair* izraugās “tūlītējo

pircēju”. Neesot lielas nozīmes tam, ka šī ir pirmā aviosabiedrību koncentrācija, kurā Komisija izsaka šādu priekšlikumu, vai tam, ka *Ryanair* uzskata, ka ir ļoti grūti vai pat neiespējami šo priekšlikumu īstenot. Salīdzinājumā ar iepriekšējām lietām šis darījums ir atšķirīgs ar to, ka tas attiecas uz divām aviosabiedrībām, kas piedāvā tiešos pakalpojumus no punkta uz punktu un abas izmanto lielu skaitu lidaparātu no vienas un tās pašas lidostas daudziem maršrutiem, kuros pakalpojumi savstarpēji pārklājas. Turpretī atšķirībā no iepriekšējām lietām lidostu pārslogotība neesot vienīgais šķērslis ienākšanai tirgū. Komisija uzsver, ka tā nevar pieņemt tādas saistības, kas tikai daļēji novērš šīs konkurences problēmas, jo ieinteresētā puse nevar piekrist citām saistībām.

#### b) Vispārējās tiesas vērtējums

<sup>519</sup> 2007. gada 1. jūnija saistību projekts tika izstrādāts pēc padziļinātām diskusijām starp Komisiju un *Ryanair* par 2007. gada 3. maija saistību saturu un atklāto problēmu risinājumu veidiem. Šajā sakarā ir jāatsaucas uz argumentiem, kurus *Ryanair* minēja attiecībā uz 2007. gada 1. jūnija sanāksmes saturu (skat. šī sprieduma 470. punktu) un uz 2007. gada 29. maijā notikušās ierakstītās telefonkonferences starp *Ryanair* un Komisiju saturu.

<sup>520</sup> Neraugoties uz šiem precizējumiem par to, ko uzskatīja par nepieciešamu, lai atļautu darījumu, prasītāja — kā tā to pati ir atzinusi (skat. šī sprieduma 470. punktu) — iesniedza galīgo saistību priekšlikumu, kas neatbilda Komisijas prasībām attiecībā uz lielu lidaparātu skaitu, kas novietojami Dublinā sešu mēnešu laikā, sākot no apstrīdētā

lēmuma pieņemšanas dienas, ar iespējamu termiņa pagarināšanu par sešiem mēnešiem. *Ryanair* priekšlikums bija pieņemt tūlītējas novietošanas principu attiecībā uz pusi no lielā lidaparātu skaita, kā arī divus lidaparātus, kas tiek norīkoti maršrutiem uz Londonu-Hītrovu sešu mēnešu laikā, sākot no jauna piedāvājuma publicēšanas dienas, kas būs sešu mēnešu laikā pēc apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, ar iespējamu termiņa pagarinājumu par sešiem mēnešiem.

521 Turklāt ar šiem šajā gadījumā ierosinātajiem risinājumiem, t.i., galvenokārt laika nišu iegādi no viena vai vairāku tirgus dalībnieku puses, *Ryanair* pieņem, ka kopums *Ryanair-Aer Lingus* neradīs konkurences problēmas tikmēr, kamēr tas ļaus jaunpienācējiem vai esošajiem tirgus dalībniekiem maršrutā uz Londonu-Hītrovu iegādāties laika nišas, lai attīstītu savu tirgus daļu. Komisija uzskatīja šo pasākumu par nepietiekamu, lai apšaubītu pret konkurenci vērsto ietekmi, ko radīs *Ryanair* galvenā konkurenta izstāšanās. Tiesas sēdē tā tādējādi norādīja, ka tā vietā, lai vēlētos likt pieņemt principu par kopuma *Ryanair-Aer Lingus* dominējošā stāvokļa rašanos vai nostiprināšanos vienā vai citā maršrutā, uzskatot, ka hipotētisks konkurents ienāks tirgū vai attīstīs savu tirgus daļu tikai tāpēc, ka tiks piedāvātas laika nišas, šajā gadījumā bija nepieciešams, lai *Ryanair* atsakās no daļas savu tirgus daļu par labu konkurentiem.

522 Šajā sakarā ir jānorāda, ka atšķirībā no iepriekšējiem koncentrācijas gadījumiem pasažieru gaisa transporta jomā (tādiem kā lietās *Air France/KLM* un *Lufthansa/Swiss*) šajā gadījumā Komisija nevarēja pieņemt tikai laika nišas kā risinājumu, kas garantētu piekļuvi kādam maršrutam. Nav runa par kādu darījumu, kas interesētu tirgū esošus pārvaldātājus, kuriem ir bāzes lidosta dažādās valstīs. *Ryanair* un *Aer Lingus* darbojas, izmantojot vienu lidostu, t.i., Dublinas lidostu, kurā tām ir nozīmīgas priekšrocības, kurām konkurentiem nav viegli stāties pretī.

523 Turklāt tirgus pārbaūžu rezultāti ir parādījuši, ka esošie un potenciālie konkurenti nav gatavi konkurēt ar koncentrācijas rezultātā izveidoto struktūru visos darījuma skartajos maršrutos. Pat attiecībā uz maršrutu Dublina–Londona (Hītrova) dažas aviosabiedrības, kas nereti jau iepriekš darbojušās šajā maršrutā, neapstiprināja savu ieinteresētību stingra paziņojuma par saistībām veidā, ko *Ryanair* varētu minēt, lai pamatotu savu saistību par “tūlītējo pircēju”.

524 Šajā procedūras stadijā to iemeslu dēļ, kas pamatoti izklāstīti apstrīdētajā lēmumā attiecībā uz 2007. gada 3. maija saistībām, un ņemot vērā precizējumus, kas sniegti ar 2007. gada 1. jūnija saistību projektu, prasītāja nemin argumentus, kas var no tiesību viedokļa pietiekami likt apšaubīt Komisijas vērtējumu, kurš izklāstīts apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuru 2007. gada 1. jūnija saistību projekts tai neļauj droši secināt, ka šīs saistības būs iespējams īstenot un ka no tām izrietošie risinājumi būs pietiekami efektīvi un ilgtspējīgi, lai salīdzinoši tuvā nākotnē nevarētu rasties traucējumi efektīvai konkurencei, kurus novērst ir šo saistību mērķis.

525 Tādējādi piektais pamats ir jānoraida gan attiecībā uz administratīvā procesa laikā Komisijai iesniegto priekšlikumu formālo likumību, gan attiecībā uz šo priekšlikumu satura vērtējumu pēc būtības.

526 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, *Ryanair* iesniegtā prasība ir jānoraida.

## Par tiesāšanās izdevumiem

- 527 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.
- 528 Tā kā *Ryanair* spriedums ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas un *Aer Lingus Group* tiesāšanās izdevumus saskaņā ar pēdējo prasījumiem.
- 529 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 4. punkta pirmajai daļai dalībvalstis, kas iestājas lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas. Līdz ar to Īrija sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (trešā palāta)

nospriež:

1) prasību noraidīt;

- 2) ***Ryanair Holdings plc* sedz pati savus tiesāšanās izdevumus, kā arī atlīdzina Eiropas Komisijas un *Aer Lingus Group plc* tiesāšanās izdevumus;**
- 3) **Īrija sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2010. gada 6. jūlijā.

[Paraksti]

## Satura rādītājs

Tiesvedības rašanās fakti .....	II - 3472
A — Lietas dalībnieki .....	II - 3472
B — Administratīvais process .....	II - 3473
C — Apstrīdētā lēmuma saturs .....	II - 3474
1. Attiecīgie tirgi .....	II - 3475
2. Vērtējums par koncentrācijas ietekmi uz konkurenci .....	II - 3476
3. Saistību novērtējums .....	II - 3478
Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi .....	II - 3478
Juridiskais pamatojums .....	II - 3480
A — Par pirmo pamatu, kas saistīts ar <i>Ryanair</i> un <i>Aer Lingus</i> konkurences attiecību novērtēšanu .....	II - 3483
1. Par “pārmērīgo nozīmi”, kāda piešķirta tirgus daļām .....	II - 3485
a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3485
b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3486
2. Par to, ka nav ņemtas vērā “būtiskās atšķirības”, kādas pastāv starp <i>Ryanair</i> un <i>Aer Lingus</i> .....	II - 3491
a) Par jēdziena “sīvākie konkurenti” izmantošanu un no tā “automātiski” izdarīto secinājumu, ka pastāv ievērojams konkurences spiediens .....	II - 3492
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3492
Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3493
	II - 3683

b)	Par “būtiskajām atšķirībām”, kas saistītas ar darbības izmaksām, piemērotajām cenām un pakalpojumu līmeni .....	II - 3495
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3495
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3497
c)	Par galamērķa lidostu atšķirību .....	II - 3504
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3504
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3507
3.	Par priekšrocību no konkurences viedokļa, ko rada bāzes atrašanās Dublinas lidostā .....	II - 3516
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3516
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3517
4.	Par “pierādījumiem, kas nav tehniska rakstura pierādījumi” .....	II - 3520
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3520
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3522
5.	Par Komisijas ekonometrisko analīzi .....	II - 3525
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3525
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3528
6.	Par <i>Ryanair</i> iesniegto ekonometrisko analīzi .....	II - 3541
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3541
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3543
7.	Par čartera sabiedrību radīto konkurences spiedienu .....	II - 3545
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3545
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3546

8.	Par pasažieru vidū veikto aptauju .....	II - 3548
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3548
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3549
9.	Par klientuzņēmumu vidū veikto aptauju .....	II - 3551
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3551
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3553
10.	Par negatīvo ietekmi uz patērētājiem .....	II - 3554
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3554
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3556
B —	Par otro pamatu, kas saistīts ar šķēršļu iekļūšanai tirgū novērtēšanu .....	II - 3557
	1. Par nozīmi, kāda piešķirama tam, ka attiecīgajos tirgos neienāk jauni konkurenti .....	II - 3559
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3559
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3560
	2. Par iekļūšanu tirgū un tirgus atstāšanu gaisa pārvadājumu nozarē .....	II - 3562
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3562
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3563
	3. Par <i>Ryanair</i> ekonomiskā modeļa ņemšanu vērā .....	II - 3564
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3564
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3566
	4. Par priekšrocībām, kas saistītas ar darbības bāžu atrašanos Īrijā .....	II - 3568
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3568
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3572

5.	Par izmaksām un riskiem, kas saistīti ar iekļūšanu tirgū .....	II - 3577
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3577
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3578
6.	Par <i>Ryanair</i> reputāciju kā šķērslī iekļūšanai tirgū .....	II - 3580
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3580
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3581
7.	Par laikus iekļūšanu tirgū .....	II - 3583
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3583
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3584
8.	Par rentablāku maršrutu esamību ārpus Īrijas .....	II - 3586
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3586
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3587
9.	Par lidostu pārslogotību .....	II - 3589
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3589
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3590
10.	Par kopuma <i>Ryanair</i> un <i>Aer Lingus</i> stāvokli Dublinas lidostā .....	II - 3592
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3592
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3593
C —	Par trešo pamatu, kas saistīts ar konkurences analīzi pa maršrutiem .....	II - 3594
1.	Par pieņemamību .....	II - 3594
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3494
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3596

2.	Par lietas būtību .....	II - 3598
a)	Par maršrutu Dublina–Londona .....	II - 3598
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3598
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3600
b)	Par maršrutiem Dublina–Birmingema, Dublina–Edinburga, Dublina–Glāzgova, Dublina–Mančestra un Dublina–Ņūkāsla .....	II - 3604
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3604
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3606
	— Par maršrutu Dublina–Birmingema .....	II - 3607
	— Par maršrutu Dublina–Edinburga .....	II - 3609
	— Par maršrutiem Dublina–Glāzgova, Dublina–Mančestra un Dublina–Ņūkāsla .....	II - 3610
c)	Par maršrutiem Šenona–Londona un Korka–Londona .....	II - 3611
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3611
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3611
d)	Par maršrutiem Dublina–Frankfurte, Dublina–Parīze, Dublina–Madrīde, Dublina–Brisele, Dublina–Berlīne un Dublina–Hamburga (Lībeka) ...	II - 3613
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3613
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3614
	— Par maršrutiem Dublina–Berlīne un Dublina–Hamburga (Lībeka) .....	II - 3614
	— Par maršrutu Dublina–Brisele .....	II - 3615
	— Par maršrutu Dublina–Frankfurte .....	II - 3616
	— Par maršrutiem Dublina–Madrīde un Dublina–Parīze .....	II - 3617
		II - 3687

e)	Par maršrutiem Dublina–Milāna un Dublina–Roma .....	II - 3618
	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3618
	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3619
D —	Par ceturto pamatu, kas attiecas uz apgalvotā efektivitātes pieauguma novērtējumu .....	II - 3621
1.	Par norādītā efektivitātes pieauguma pārbaudāmību .....	II - 3624
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3624
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3628
2.	Par dažu norādīto efektivitātes pieauguma gadījumu saistību ar koncentrāciju .....	II - 3636
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3636
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3637
3.	Par priekšrocībām patērētājiem .....	II - 3639
a)	Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3639
b)	Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3640
4.	Secinājumi par koncentrācijas ietekmes uz konkurenci analīzi .....	II - 3643
E —	Par piekto pamatu, kas attiecas uz saistību novērtējumu .....	II - 3644
1.	Ievada apsvērumi .....	II - 3644
a)	Par saistību analīzes sistēmu .....	II - 3644
b)	Par 2007. gada 3. maija saistību aprakstu un vērtējumu .....	II - 3647
c)	Par 2007. gada 1. jūnija saistību projekta aprakstu un vērtējumu .....	II - 3653

2.	Par formālu trūkumu neesamību 2007. gada 3. maija saistībās .....	II - 3657
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3657
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3662
3.	Par formālu trūkumu neesamību 2007. gada 1. jūnija saistību projektā .....	II - 3665
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3665
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3667
4.	Par 2007. gada 3. maija saistību un 2007. gada 1. jūnija saistību projekta vērtējumu pēc būtības .....	II - 3669
	a) Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 3669
	b) Vispārējās tiesas vērtējums .....	II - 3678
	Par tiesāšanās izdevumiem .....	II - 3681