

WYROK SĄDU (trzecia izba)

z dnia 6 lipca 2010 r. *

W sprawie T-342/07

Ryanair Holdings plc, z siedzibą w Dublinie (Irlandia), reprezentowana przez J. Swifta, QC, V. Powera, A. McCarthy’ego oraz D. Hulla, solicitors, oraz adwokata G. Berrischa,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, reprezentowanej przez X. Lewisa oraz S. Noëgo, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

* Język postępowania: angielski.

popieranej przez

Aer Lingus Group plc, z siedzibą w Dublinie, reprezentowaną początkowo przez A. Burnside'a, solicitor, i adwokatów B. van de Wallego de Ghelckego oraz T. Snelsa, a następnie przez A. Burnside'a oraz B. van de Wallego de Ghelckego,

oraz przez

Irlandię, reprezentowaną przez D. O'Hagana oraz J. Buttimore'a, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez adwokatów M. Cusha, D. Barniville'a oraz N. Traversa,

interwenienci,

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2007) 3104 z dnia 27 czerwca 2007 r. uznającej koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem i porozumieniem EOG (sprawa COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus),

SĄD (trzecia izba),

w składzie: J. Azizi, prezes, E. Cremona i S. Frimodt Nielsen (sprawozdawca), sędziowie,
sekretarz: C. Kantza, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 6 lipca 2009 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu

A — *Strony sporu*

- ¹ Ryanair Holdings plc (zwana dalej „skarżącą” lub „Ryanair”) jest notowaną na giełdzie spółką, która w 2006 r. posiadała flotę 120 samolotów (oprócz 161 zamówionych

samolotów, które miały być dostarczone w ciągu 6 następnych lat). W tamtym czasie samoloty te odbywały loty rejsowe na ponad 400 kierunkach w 40 krajach, w tym zapewniały 75 połączeń pomiędzy Irlandią (wyloty głównie z lotniska w Dublinie, lecz także z lotnisk w Shannon, Cork, Kerry oraz Knock) a innymi krajami europejskimi.

- 2 Aer Lingus Group plc jest spółką akcyjną prawa irlandzkiego. Po jej sprywatyzowaniu przez rząd irlandzki w 2006 r. państwo zachowało udział w jej kapitale w wysokości 25,35%, a akcje Aer Lingus Group weszły na giełdę w dniu 2 października 2006 r. Aer Lingus Group jest spółką holdingową Aer Lingus Ltd (zwane dalej łącznie „Aer Lingus”), przewoźnika lotniczego z siedzibą w Irlandii, który obsługuje rejsowe połączenia z wylotem z lotnisk lub przylotem na lotniska w Dublinie, Cork oraz Shannon. Aer Lingus obsługiwała w 2006 r. sieć połączeń krótkodystansowych na 70 trasach między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem oraz innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej, dysponując flotą 28 samolotów (która miała być powiększona do 32 maszyn pod koniec 2007 r.). Flota 7 samolotów długodystansowych (która od końca 2007 r. miała ich liczyć 9) umożliwiała jej operowanie na wielu trasach do Stanów Zjednoczonych i Dubaju.

B — *Postępowanie administracyjne*

- 3 W dniu 5 października 2006 r. Ryanair zapowiedziała zamiar ogłoszenia publicznej oferty nabycia całego kapitału akcyjnego Aer Lingus Group. Ta oferta publiczna została ogłoszona w dniu 23 października 2006 r.
- 4 Koncentracja została zgłoszona Komisji Wspólnot Europejskich w dniu 30 października 2006 r.

- 5 W decyzji z dnia 20 grudnia 2006 r. Komisja uznała, że koncentracja budzi poważne wątpliwości co do jej zgodności ze wspólnym rynkiem i postanowiła wszcząć szczegółowe postępowanie wyjaśniające zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. L 24, s. 1, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie koncentracji”).
- 6 W dniu 27 marca 2007 r. wysłano do Ryanair pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, działając zgodnie z art. 18 rozporządzenia w sprawie koncentracji. Ryanair odpowiedziała na to pismo w sprawie przedstawienia zarzutów w dniu 17 kwietnia 2007 r.
- 7 Decyzją C(2007) 3104 z dnia 27 czerwca 2007 r. Komisja stwierdziła, że zgłoszona koncentracja jest niezgodna ze wspólnym rynkiem (sprawa COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”).

C — Treść zaskarżonej decyzji

- 8 Po przypomnieniu, iż zgłoszona koncentracja stanowiła koncentrację o wymiarze wspólnotowym (pkt 3, 4 zaskarżonej decyzji), Komisja przedstawiła środki dochodzeniowe zastosowane w toku postępowania (pkt 5 zaskarżonej decyzji). Wyjaśniła, iż dochodzenie to wymagało wysłania wielu żądań udzielenia informacji na podstawie art. 11 rozporządzenia w sprawie koncentracji, w szczególności do: innych rejsowych linii lotniczych, czarterowych linii lotniczych, portów lotniczych oraz klientów przedsiębiorstwa, a także wymagało nawiązania kontaktu z organami koordynującymi okna czasowe, władzami lotnictwa cywilnego oraz władzami odpowiedzialnymi za transport. Komisja wykonała również analizę korelacyjną cen w celu określenia rynków właściwych (pkt 6.3 i załącznik III do zaskarżonej decyzji) oraz zleciła

niezależnemu konsultantowi przeprowadzenie ankiety wśród klientów portu lotniczego w Dublinie (pkt 7.3.5 oraz załączniki I i II do zaskarżonej decyzji). Zbadała także informacje ekonometryczne przedstawione przez Ryanair i przez Aer Lingus oraz wykonała dwie serie analiz regresji w celu przetestowania w sposób empiryczny prawdopodobnych skutków koncentracji (pkt 7.4.3 i załącznik IV do zaskarżonej decyzji).

1. *Rynki właściwe*

- 9 Jeśli chodzi o określenie rynków właściwych (pkt 6 zaskarżonej decyzji), Komisja stwierdziła, iż zarówno Ryanair, jak i Aer Lingus świadczą usługi w zakresie regularnego przewozu lotniczego pasażerów w Europie. Zgodnie ze swoją praktyką Komisja zbadała głównie substytucyjność od strony popytu. Komisja wyznaczyła rynki za pomocą metody „miejsce wylotu – miejsce przylotu”, tak zwanej „metody O&D”, w ramach której każde połączenie między miejscem wylotu a miejscem przylotu jest uważane za odrębny rynek. W celu ustalenia, czy dana para punktów O&D tworzyła rynek właściwy, Komisja zbadała różne możliwości, jakimi dysponowali konsumenci, aby pokonać trasę pomiędzy tymi dwoma punktami. Sprawdziła również, czy loty z Dublina (lub z Shannon i Cork, dwóch pozostałych lotnisk irlandzkich, z których korzystali uczestnicy koncentracji) do dwóch (lub więcej) lotnisk obsługujących to samo miasto były zastępowalne (pkt 6.3 zaskarżonej decyzji). Wziąwszy pod uwagę usługi oferowane przez Ryanair i Aer Lingus, Komisja stwierdziła, iż planowana koncentracja doprowadziłaby do horyzontalnego nakładania się działalności w przypadku 35 par miast stanowiących rynki właściwe (motyw 333 zaskarżonej decyzji) oraz że mogłaby oznaczać źródło problemów dla dużej liczby par miast stanowiących

rynki właściwe, na których tylko jeden z uczestników koncentracji prowadzi działalność (motyw 334 zaskarżonej decyzji).

2. Ocena wpływu koncentracji na konkurencję

- ¹⁰ Jeśli chodzi o ocenę skutków koncentracji, Komisja zastosowała ramy analityczne określone w jej wytycznych w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw na mocy rozporządzenia w sprawie koncentracji (Dz.U. 2004, C 31, s. 5; zwanych dalej „wytycznymi”).
- ¹¹ W pierwszej kolejności Komisja przeanalizowała udziały w rynku Ryanair i Aer Lingus dla 35 połączeń, na których ich usługi pokrywają się. Stwierdziła, iż koncentracja spowoduje powstanie monopolu w przypadku 22 połączeń oraz doprowadzi do powstania bardzo wysokich udziałów rynkowych na 13 pozostałych trasach (pkt 7.2 zaskarżonej decyzji). Komisja uznała też, że obaj przewoźnicy byli „najbliższymi konkurentami” w przypadku wszystkich badanych połączeń (pkt 7.3 zaskarżonej decyzji) oraz że – wbrew twierdzeniom Ryanair – obaj przewoźnicy faktycznie konkutowali ze sobą (pkt 7.4 zaskarżonej decyzji). Następnie Komisja zbadała wpływ koncentracji na rynki, na których Ryanair i Aer Lingus są faktycznymi lub potencjalnymi konkurentami, i stwierdziła, że koncentracja wyeliminuje faktyczną konkurencję w przypadku 35 połączeń, na których usługi pokrywają się, a także potencjalną konkurencję na 15 trasach, na których nie ma nakładania się działalności (pkt 7.5, 7.6 zaskarżonej decyzji).

- 12 W drugiej kolejności Komisja uznała, że „rozdrobniona klientela” Ryanair i Aer Lingus nie miała „wyrównawczej siły nabywczej” i dysponowała tylko ograniczoną możliwością zmiany dostawcy lub wręcz jej nie miała (pkt 7.7 zaskarżonej decyzji).
- 13 W trzeciej kolejności Komisja zbadała, czy wejście na rynek nowych konkurentów lub ekspansja konkurentów istniejących były w stanie wyeliminować antykonkurencyjne skutki koncentracji, a następnie doszła do wniosku, iż taka możliwość nie istniała (pkt 7.8 zaskarżonej decyzji).
- 14 W czwartej kolejności Komisja przeprowadziła indywidualną ocenę 35 połączeń, na których usługi nakładają się. Stwierdziła, iż koncentracja znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję z powodu stworzenia pozycji dominującej na każdej z tych tras (pkt 7.9 zaskarżonej decyzji).
- 15 W piątej kolejności Komisja zbadała, czy wskazywany przez Ryanair wzrost efektywności był wystarczający, aby zrównoważyć negatywny wpływ koncentracji na konkurencję. Komisja stwierdziła, iż nie miało to miejsca, ponieważ ów wzrost efektywności nie dawał się zweryfikować, nie był swoisty dla koncentracji ani nie działał na korzyść konsumentów (pkt 7.10 zaskarżonej decyzji).

3. Ocena zobowiązań

- ¹⁶ Komisja zbadała też zobowiązania zaproponowane przez Ryanair w ramach postępowania administracyjnego. Uznała, iż nie były dostatecznie jasne, aby mogły zostać zrealizowane, a w żadnym razie nie były w stanie wyeliminować ujawnionych problemów w zakresie konkurencji (pkt 8 zaskarżonej decyzji).
- ¹⁷ Ostatecznie Komisja uznała, iż przeprowadzenie koncentracji znacząco utrudniłoby skuteczną konkurencję, w szczególności w wyniku, po pierwsze, stworzenia pozycji dominującej w przypadku 35 połączeń z i do Dublina, Shannon oraz Cork, a po drugie, w wyniku stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej na 15 trasach z i do Dublina oraz Cork. W związku z tym Komisja uznała koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem (pkt 9 i sentencja zaskarżonej decyzji).

Przebieg postępowania i żądania stron

- ¹⁸ Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 10 września 2007 r. skarżąca wniosła skargę o stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji.
- ¹⁹ Postanowieniem z dnia 12 lutego 2008 r. prezes trzeciej izby Sądu dopuścił Irlandię i Aer Lingus Group do udziału w sprawie w charakterze interwenientów popierających żądania Komisji.

- 20 Na podstawie sprawozdania sędziego sprawozdawcy Sąd (trzecia izba) postanowił otworzyć procedurę ustną.
- 21 Na rozprawie w dniu 6 lipca 2009 r. wysłuchano wystąpień stron oraz ich odpowiedzi na pytania zadane przez Sąd.
- 22 Skarżąca wnosi do Sądu o:
- stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;
 - obciążenie Komisji kosztami postępowania;
 - obciążenie Irlandii i Aer Lingus Group kosztami związanymi z ich interwencją.
- 23 Komisja wnosi do Sądu o:
- oddalenie skargi;
 - obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

²⁴ Aer Lingus Group wnosi do Sądu o:

- oddalenie skargi;
- obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

²⁵ Irlandia wnosi do Sądu o:

- oddalenie skargi;
- obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

Co do prawa

²⁶ Aby uznać koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem, Komisja musi udowodnić, zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie koncentracji, że dokonanie zgłoszonej koncentracji utrudniłoby znacząco skuteczną konkurencję na wspólnym rynku lub na znacznej jego części, w szczególności w wyniku stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej.

- 27 Tego rodzaju decyzja wydana na podstawie art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie koncentracji opiera się na wynikach analizy prospektywnej przeprowadzonej przez Komisję. Wspomniana analiza prospektywna polega na zbadaniu, w jaki sposób zgłoszona koncentracja mogłaby zmienić czynniki wpływające na stan konkurencji na danym rynku, w celu ustalenia, czy wynikałoby z niej znaczące utrudnienie dla skutecznej konkurencji. Taka analiza wymaga wyobrażenia szeregu powiązanych ze sobą przyczyn i skutków celem wyboru jedynie tych, których prawdopodobieństwo zaistnienia jest największe [zob. w odniesieniu do rozporządzenia Rady (EWG) nr 4064/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (wersja sprostowana Dz.U. 1990, L 257, s. 13), w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Rady (WE) nr 1310/97 z dnia 30 czerwca 1997 r. (Dz.U. L 180, s. 1) (zwanego dalej „starym rozporządzeniem w sprawie koncentracji”) wyrok Trybunału z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie C-12/03 P Komisja przeciwko Tetra Laval, Zb.Orz. s. I-987, pkt 43].
- 28 W sytuacji, gdy w toku postępowania administracyjnego uczestnicy koncentracji prawidłowo zgłosili propozycje zobowiązań w celu uzyskania decyzji stwierdzającej zgodność tej koncentracji ze wspólnym rynkiem, Komisja ma obowiązek zbadać koncentrację w formie zmienionej przez owe zobowiązania. Komisja musi wówczas wykazać, iż te zobowiązania nie czynią zmodyfikowanej w ten sposób koncentracji zgodną ze wspólnym rynkiem (zob. podobnie w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji wyrok Sądu z dnia 21 września 2005 r. w sprawie T-87/05 EDP przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-3745, pkt 63–65).
- 29 Ponadto Trybunał orzekł, iż przepisy materialnoprawne rozporządzenia, a w szczególności jego art. 2, przyznają Komisji pewne uprawnienia dyskrecyjne, zwłaszcza w zakresie ocen natury ekonomicznej, w związku z czym kontrola sądowa wykonywania tychże uprawnień – istotnych dla określenia reguł w dziedzinie koncentracji – powinna być dokonywana z uwzględnieniem zakresu uznania, który wyznaczają normy o charakterze ekonomicznym stanowiące część przepisów dotyczących koncentracji (zob. w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji wyrok Trybunału z dnia 31 marca 1998 r. w sprawach połączonych C-68/94 i C-30/95 Francja i in.

przeciwko Komisji, zwany „wyrokiem w sprawie Kali & Salz”, Rec. s. I-1375, pkt 223, 224; ww. w pkt 27 wyrok w sprawie Komisja przeciwko Tetra Laval, pkt 38).

³⁰ Wprawdzie sąd Unii Europejskiej uznaje, że Komisji przysługuje pewien zakres uznania w dziedzinie ekonomicznej, nie oznacza to jednak, iż winien on wstrzymać się od kontroli interpretacji danych natury ekonomicznej dokonanej przez Komisję. Sąd Unii powinien bowiem w szczególności dokonać nie tylko weryfikacji materialnej prawidłowości przytoczonych dowodów, ich wiarygodności i spójności, ale także kontroli tego, czy te dowody stanowią zbiór istotnych danych, które należy wziąć pod uwagę w celu oceny złożonej sytuacji, i czy mogą one stanowić poparcie dla wniosków wyciągniętych na ich podstawie (zob. w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji ww. w pkt 27 wyrok w sprawie Komisja przeciwko Tetra Laval, pkt 39; wyrok Trybunału z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-413/06 P Bertelsmann i Sony Corporation of America przeciwko Impala, Zb.Orz. s. I-4951, pkt 69).

³¹ Ponadto zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, w sytuacji gdy instytucjom przysługują uprawnienia dyskrecyjne, poszanowanie gwarancji przyznanych przez porządek prawny Unii w postępowaniach administracyjnych nabiera jeszcze większego znaczenia. Do tych gwarancji zalicza się między innymi ciążący na Komisji obowiązek zbadania w sposób staranny i bezstronny wszystkich istotnych okoliczności danej sprawy, prawo zainteresowanego do przedstawienia swego stanowiska, a także prawo do otrzymania odpowiednio uzasadnionej decyzji (wyrok Trybunału z dnia 21 listopada 1991 r. w sprawie C-269/90 Technische Universität München, Rec. s. I-5469, pkt 14; wyrok Sądu z dnia 7 maja 2009 r. w sprawie T-151/05 NVV i in. przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-1219, pkt 163).

³² W świetle tych właśnie zasad dotyczących kontroli legalności w dziedzinie koncentracji przedsiębiorstw należy ocenić argumenty stron.

- 33 Na poparcie swojej skargi skarżąca podnosi pięć zarzutów. Zarzut pierwszy jest oparty na oczywistych błędach w ocenie stosunku konkurencji istniejącego między Ryanair a Aer Lingus, zarzut drugi został wywiedziony z oczywistych błędów przy ocenie barier wejścia na rynek, zarzut trzeci jest oparty na oczywistych błędach w ocenie popełnionych w ramach indywidualnej analizy poszczególnych połączeń (zwanej dalej „analizą pojedynczych połączeń”), zarzut czwarty został wywiedziony z oczywistych błędów w ocenie popełnionych w toku badania wzrostu efektywności wynikającego z koncentracji, natomiast zarzut piąty dotyczy oczywistych błędów w ocenie popełnionych przy analizie zobowiązań proponowanych przez Ryanair (zob. pkt 11, 13–16 powyżej).
- 34 Wyznaczenie rynków właściwych oraz analiza reakcji klientów nie są jako takie podważane przez skarżącą (zob. pkt 9, 12 powyżej).

A — W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego oceny stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus

- 35 Przeprowadzona przez Komisję w zaskarżonej decyzji analiza, która jest istotna dla oceny niniejszego zarzutu, obejmuje następujące etapy: po pierwsze, ustalenie, czy koncentracja spowodowałaby powstanie bardzo wysokich udziałów w rynku na wielu trasach (pkt 7.2 zaskarżonej decyzji); po drugie, ustalenie, czy Ryanair i Aer Lingus są „najbliższymi konkurentami” na wszystkich tych trasach (pkt 7.3 zaskarżonej decyzji); po trzecie, badanie faktycznej konkurencji pomiędzy Ryanair a Aer Lingus (pkt 7.4 zaskarżonej decyzji); i po czwarte, badanie wpływu koncentracji na faktyczną konkurencję pomiędzy Ryanair a Aer Lingus oraz negatywne skutki koncentracji dla klientów (pkt 7.5, 7.6 zaskarżonej decyzji). W ramach tej analizy Komisja ustosunkowała się do argumentu Ryanair opartego na zróżnicowaniu oferty usług pomiędzy jej

ofertą niskokosztową z minimalnym zakresem usług a ofertą Aer Lingus charakteryzującą się średnim zakresem usług (pkt 7.3 zaskarżonej decyzji).

- ³⁶ Zasadniczo skarżąca ujemnie ocenia ten aspekt zaskarżonej decyzji, utrzymując, iż Komisja przeszacowała wielkość udziałów w rynku posiadanych przez uczestników koncentracji i nie przedstawiła dowodów pozwalających na wykazanie, że pomimo istniejących pomiędzy nimi różnic Aer Lingus i skarżąca wywierają na siebie nawzajem tak dużą presję konkurencyjną przy tak małej możliwości wejścia na rynki właściwe, że koncentracja znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję na tych rynkach.
- ³⁷ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, utrzymuje, że udziały w rynku stanowią „pierwsze ważne wskazówki”, które zostały potwierdzone przez inne informacje, z których wynika, iż Aer Lingus jest najbliższym konkurentem Ryanair na trasach, na których ich usługi pokrywają się. Zatem koncentracja spowodowałaby zniknięcie presji konkurencyjnej wywieranej obecnie przez Aer Lingus na Ryanair.
- ³⁸ Sąd musi ocenić po kolei argumenty stron dotyczące: „nadmiernej wagi” przykładanej do udziałów rynkowych, nieuwzględnienia „zasadniczych różnic” istniejących między Ryanair a Aer Lingus, przewagi konkurencyjnej wynikającej z istnienia bazy w Dublinie, „dowodów nietechnicznych”, analizy ekonometrycznej Komisji, danych ekonometrycznych przedstawionych przez Ryanair, presji konkurencyjnej wywieranej przez czarterowe linie lotnicze, ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów, ankiety przeprowadzonej wśród klientów instytucjonalnych i wreszcie szkody dla konsumentów.

1. W przedmiocie „nadmiernej wagi” przykładanej do udziałów rynkowych

a) Argumenty stron

³⁹ Skarżąca twierdzi, iż w zaskarżonej decyzji Komisja oparła się na błędnym założeniu, że Aer Lingus i skarżąca są identycznymi przewoźnikami lotniczymi, co pozwoliło jej na „automatyczne” wyciągnięcie wniosku na podstawie ich wysokich udziałów w rynku, iż koncentracja spowodowałaby znaczące utrudnienie dla skutecznej konkurencji. Nawet jeśli udziały w rynku mają istotne znaczenie, gdy chodzi o ocenę koncentracji pod kątem konkurencji, stanowią one jednak jedynie „punkt wyjścia”. Powiązanie takich udziałów rynkowych z mocnym domniemaniem negatywnym co do wpływu koncentracji na konkurencję stanowi naruszenie zasad dotyczących ciężaru dowodu. W każdym razie to domniemanie zostało obalone przez skarżącą, która wykazała w sposób wymagany prawem istnienie „zasadniczych różnic” pomiędzy obydwojema przewoźnikami lotniczymi oraz niewielkich barier wejścia na rynek. Usługi oferowane przez Ryanair i Aer Lingus są „bardzo zróżnicowane” i skierowane do różnych kategorii pasażerów. W związku z powyższym udziały rynkowe same w sobie nie pozwalają ustalić, w jakim stopniu uczestnicy koncentracji wywierają na siebie nawzajem presję konkurencyjną. Ponadto obecność na danej trasie tylko jednego przewoźnika lotniczego nie jest równoznaczna z pozycją dominującą ze względu na łatwość wejścia na rynek.

⁴⁰ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, zwraca uwagę, iż z zaskarżonej decyzji wynika, że udziały w rynku stanowią „pierwsze ważne wskazówki”, które zostały potwierdzone przez inne informacje, z których wynika, iż Aer Lingus jest najbliższym konkurentem Ryanair na trasach, których dotyczy niniejsza sprawa.

b) Ocena Sądu

⁴¹ Z utrwalonego orzecznictwa wynika, iż wprawdzie znaczenie udziałów w rynku może być różne na poszczególnych rynkach, jednak można zasadnie uznać, że wyjątkowo duże udziały same w sobie stanowią – poza nadzwyczajnymi okolicznościami – dowód istnienia pozycji dominującej (zob. w zakresie nadużywania pozycji dominującej wyrok Trybunału z dnia 13 lutego 1979 r. w sprawie 85/76 Hoffmann-La Roche przeciwko Komisji, Rec. s. 461, pkt 41; a w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji wyroki Sądu: z dnia 25 marca 1999 r. w sprawie T-102/96 Gencor przeciwko Komisji, Rec. s. II-753, pkt 205; z dnia 28 kwietnia 1999 r. w sprawie T-221/95 Endemol przeciwko Komisji, Rec. s. II-1299, pkt 134). Może to mieć miejsce w przypadku udziału w rynku wynoszącego 50% lub więcej (zob. w zakresie nadużywania pozycji dominującej wyrok Trybunału z dnia 3 lipca 1991 r. w sprawie C-62/86 AKZO przeciwko Komisji, Rec. s. I-3359, pkt 60; a w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji wyrok Sądu z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie T-210/01 General Electric przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-5575, pkt 115).

⁴² W niniejszej sprawie należy zaznaczyć po pierwsze, iż – wbrew temu, co utrzymuje skarżąca – Komisja nie oparła swojej oceny wpływu koncentracji na konkurencję na koncepcji, że na podstawie wysokich udziałów w rynku wolno „automatycznie” wyciągnąć wniosek, iż koncentracja spowodowałaby znaczące utrudnienie dla skutecznej konkurencji. Wręcz przeciwnie, Komisja wyraźnie wskazała w zaskarżonej decyzji, iż zarówno udziały rynkowe, jak i stopnie koncentracji, które są z nimi związane, dostarczają „pierwszych ważnych wskazówek” na temat struktury rynku oraz pozycji konkurencyjnej obydwu uczestników koncentracji, a także pozycji ich konkurentów (zob. motyw 348 zaskarżonej decyzji oraz przypis 364, w którym znajduje się odesłanie do pkt 14 wytycznych). Badanie zaskarżonej decyzji pozwala również stwierdzić, iż Komisja zadbała o to, by przeprowadzić szczegółową analizę warunków konkurencji, biorąc pod uwagę inne elementy niż same tylko udziały rynkowe, a mianowicie w szczególności wpływ koncentracji na stosunek konkurencji między Ryanair a Aer Lingus, reakcje, jakich można oczekiwać ze strony klientów i konkurentów, oraz konkretną sytuację istniejącą na każdym z połączeń objętych oddziaływaniem operacji (zob. pkt 11–14 powyżej).

- 43 Nie można więc twierdzić, że zaskarżona decyzja opiera się na ustaleniach sformułowanych tylko na podstawie udziałów w rynku, jakie mogłaby posiadać grupa Ryanair–Aer Lingus w przypadku dokonania koncentracji (zwana dalej „grupą Ryanair–Aer Lingus” lub „podmiotem powstałym w wyniku koncentracji”). Komisja zbadała równocześnie dane statystyczne ilustrujące sytuację na rynkach objętych oddziaływaniem koncentracji w określonym momencie oraz dane dynamiczne ukazujące prawdopodobny rozwój sytuacji na tych rynkach w przypadku dokonania koncentracji.
- 44 Taka metoda jest zgodna z podejściem analitycznym, które powinna stosować Komisja, aby ocenić antykonkurencyjne skutki koncentracji, które to podejście polega na badaniu, w jakim zakresie zgłoszona koncentracja mogłaby zmienić czynniki wpływające na stan konkurencji na danym rynku, w celu sprawdzenia, czy wynikałoby z niej znaczące utrudnienie dla skutecznej konkurencji (zob. pkt 27 powyżej).
- 45 Po drugie, należy podkreślić, iż Komisja nie mogła zignorować w ramach swojej oceny wagi, jaką powinna przykładać do tych pierwszych wskazówek, które świadczą o tym, że realizacja zgłoszonej koncentracji umożliwiłaby Ryanair uzyskanie wyjątkowo dużych udziałów w rynku.
- 46 Należy bowiem stwierdzić, iż Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji 35 połączeń, w przypadku których działalność uczestników koncentracji nakłada się na siebie. Koncentracja spowodowałaby powstanie monopolu na 22 spośród tych tras, a na 13 pozostałych – powstanie bardzo wysokich łącznych udziałów rynkowych przekraczających 60% (zob. motywy 341, 342 zaskarżonej decyzji, w szczególności tabela nr 2 i odpowiednie przypisy). Ponadto na trasach, na których aktualnie działa tylko Ryanair albo Aer Lingus, drugi uczestnik koncentracji byłby najbardziej prawdopodobnym potencjalnym konkurentem. Należy zatem stwierdzić, że z tych ustaleń wynika, iż przeprowadzenie koncentracji pociągnęłoby za sobą powstanie bardzo dużych udziałów rynkowych w przypadku znacznej liczby połączeń (pkt 7.2 zaskarżonej decyzji).

- 47 Komisja podkreśliła również w zaskarżonej decyzji, iż nawet na kilku trasach nieobjętych monopolem, na których działa pewna liczba konkurentów, takich jak trasa Dublin–Londyn, gdzie łączny udział rynkowy Ryanair i Aer Lingus mieści się w przedziale 70–80% i gdzie swoje usługi oferują British Midland Airways (bmi), British Airways oraz CityJet, współczynnik Herfindahla-Hirschmanna, powszechnie stosowany przez organy ochrony konkurencji do pomiaru stopnia koncentracji określonego rynku, przy uwzględnieniu odpowiednio znaczenia każdego z przedsiębiorstw, które na nim działają, jest bardzo wysoki (między 6000 a 6500), podobnie jak zmiana owego stopnia koncentracji przed i po operacji (delta wynosi między 3000 a 3500). Stopień koncentracji powstały w wyniku tej operacji na 35 trasach, na których działalność uczestników koncentracji pokrywa się, jest więc bardzo wysoki (motyw 342 zaskarżonej decyzji).
- 48 Otóż na 16 połączeniach łączny udział w rynku grupy Ryanair–Aer Lingus wyniósłby 100%. Dotyczy to połączeń: Dublin–Berlin, Dublin–Bilbao (Vitoria), Dublin–Birmingham, Dublin–Bologna, Dublin–Bruksela, Dublin–Edynburg, Dublin–Hamburg (Lubeka), Dublin–Marsylia, Dublin–Newcastle, Dublin–Poznań, Dublin–Rzym, Dublin–Sewilla, Dublin–Tuluza (Carcassonne), Dublin–Wenecja, Shannon–Londyn oraz Cork–Londyn.
- 49 W przypadku 6 pozostałych połączeń, a mianowicie trasy Dublin–Alicante, Dublin–Faro, Dublin–Lyon, Dublin–Mediolan, Dublin–Salzburg, Dublin–Teneryfa, łączny udział w rynku grupy Ryanair–Aer Lingus byłby bliski 100%, nie osiągając jednak tej wartości z powodu sprzedaży biletów na sam przelot przez czarterowe linie lotnicze.
- 50 Na najważniejszej trasie, to jest na trasie Dublin–Londyn, która sama stanowi 30% przewozów pasażerskich drogą lotniczą między Irlandią a innymi państwami członkowskimi Unii, udział w rynku podmiotu powstałego w wyniku koncentracji mieściłby się w przedziale 70–80%.

- 51 W przypadku pozostałych połączeń łączny udział w rynku byłby również bardzo duży. Na przykład na trasie Dublin–Manchester ten udział rynkowy wyniósłby 90–100%, przy czym jedynym istniejącym konkurentem jest Luxair, który ma jeden samolot latający z i do Luksemburga z międzylądowaniem w Manchesterze.
- 52 Każda osoba, która chce odbyć podróż w którymkolwiek z wyżej wymienionych kierunków, ma wybór, którego zakres łatwo daje się ocenić *prima facie* zarówno przed, jak i po dokonaniu koncentracji. W wielu przypadkach ta możliwość wyboru po prostu i zwyczajnie by zniknęła po nabyciu Aer Lingus przez Ryanair, gdyż udział w rynku grupy Ryanair–Aer Lingus wyniósłby 100% lub prawie 100%.
- 53 W świetle tych ustaleń, które nie są kwestionowane jako takie przez skarżącą, Komisja mogła słusznie uznać, iż uzyskanie bardzo wysokich udziałów w rynku w wyniku przeprowadzenia koncentracji, podobnie jak związany z nimi stopień koncentracji, stanowią odpowiednie wskaźniki siły rynkowej, jaką uzyskałaby grupa Ryanair–Aer Lingus.
- 54 Komisja musiała odpowiednio uwzględnić powyższe ustalenia, które dają również podstawy do stwierdzenia, że – poza nadzwyczajnymi okolicznościami – te wyjątkowo duże udziały same w sobie stanowiły dowód istnienia pozycji dominującej (zob. pkt 41 powyżej).
- 55 W tym kontekście nie można zarzucać Komisji, że naruszyła reguły ciężaru dowodu, uznając, jak wynika to z nagłówka pkt 7.2.2 zaskarżonej decyzji, że „[b]ardzo wysokie udziały w rynku na wszystkich trasach, na których usługi pokrywają się, same w sobie stanowią dowód istnienia pozycji dominującej” [tłumaczenie nieoficjalne, podobnie jak wszystkie cytaty z tej decyzji poniżej].

- 56 Należy zaznaczyć, iż – wbrew temu, co sugeruje skarżąca – wpływ tego dowodu na ocenę konkurencji wcale nie był uważany za automatyczny. Z zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że takiego dowodu można nie uwzględnić, jeżeli „pierwszym ważnym wskazówkom” dotyczącym struktury rynku oraz pozycji konkurencyjnej obydwu uczestników koncentracji oraz ich konkurentów zaprzeczają inne informacje zebrane w sprawie. Komisja jasno przedstawiła swój sposób działania w tym zakresie, podkreślając w zaskarżonej decyzji, iż „skrupulatnie sprawdziła, czy nie zaistniały okoliczności mogące wykluczyć pozycję dominującą w niniejszej sprawie pomimo dużych udziałów rynkowych” (motyw 351 zaskarżonej decyzji). Owo badanie zostało przeprowadzone w pkt 7.3–7.8 zaskarżonej decyzji w części dotyczącej analizy czynników istotnych na płaszczyźnie ogólnej oraz w pkt 7.9 w części dotyczącej analizy pojedynczych połączeń.
- 57 Właśnie w tym kontekście należy zbadać argumenty przedstawione przez skarżącą w celu zakwestionowania wagi, jaką przywiązano do udziałów rynkowych, które posiadałaby grupa Ryanair–Aer Lingus.
- 58 Po pierwsze, jeśli chodzi o połączenia obsługiwane aktualnie zarówno przez Aer Lingus, jak i przez skarżącą, skarżąca podnosi, iż usługi oferowane przez tych przewoźników są „w wysokim stopniu zróżnicowane”, a zatem dotyczą w rzeczywistości różnych kategorii pasażerów. W tym względzie należy zaznaczyć, że kwestia zróżnicowania usług powstaje w związku z ich większą lub mniejszą substytucyjnością dla zainteresowanych klientów. W zaskarżonej decyzji Komisja oddaliła tezę skarżącej w tym zakresie (pkt 7.3 zaskarżonej decyzji). Według Komisji, zakładając, że teza ta jest zasadna, ewentualne różnice pomiędzy usługami oferowanymi przez Ryanair i Aer Lingus nie są takiego rodzaju, by mogły wyeliminować ryzyko, iż połączenie obu tych podmiotów znacząco utrudni skuteczną konkurencję na rynkach objętych oddziaływaniem koncentracji. Argument skarżącej dotyczący zróżnicowania usług zostanie zbadany poniżej (zob. pkt 61 i nast. poniżej).

- 59 Po drugie, jeśli chodzi o połączenia obsługiwane aktualnie tylko przez jednego z tych przewoźników lotniczych, skarżąca utrzymuje, iż obecność na danym rynku tylko jednego przewoźnika nie zapewnia pozycji dominującej, ponieważ wejście na rynek jest łatwe. Ten argument wiąże się z zagadnieniem wejścia na rynek i zostanie rozważony w ramach badania zarzutu drugiego, który dotyczy właśnie tej problematyki.
- 60 Zatem dopiero, w przypadku gdy Sąd uzna te argumenty za zasadne, będzie można stwierdzić, iż skarżąca słusznie kwestionuje wagę przykładaną do udziałów w rynku, które posiadałby podmiot powstały w wyniku koncentracji. Na obecnym etapie analizy nie można jednak zarzucać Komisji, że w zaskarżonej decyzji wzięła pod uwagę wielkość udziałów rynkowych oraz stopnie koncentracji poszczególnych rynków właściwych.

2. W przedmiocie nieuwzględnienia „zasadniczych różnic” istniejących między Ryanair a Aer Lingus

- 61 Skarżąca podnosi zasadniczo, iż ze względu na zróżnicowanie jej usług w stosunku do usług Aer Lingus obaj przewoźnicy lotniczy nie konkurują ze sobą w takim stopniu, żeby koncentracja miała znacząco utrudnić konkurencję. Komisja nie mogła dojść do odmiennego wniosku w zaskarżonej decyzji, ponieważ nie wykazała istnienia ścisłego stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus.
- 62 Sąd musi ocenić po kolei argumenty stron dotyczące użycia określenia „najbliżsi konkurenci” oraz „automatycznego” wyciągnięcia na tej podstawie wniosku co do istnienia znaczącej presji konkurencyjnej, argumenty dotyczące „zasadniczych różnic”

pod względem kosztów operacyjnych, stosowanych cen oraz standardu usług, a także argumenty dotyczące różnicy między portami docelowymi.

a) W przedmiocie użycia określenia „najbliżsi konkurenci” oraz „automatycznego” wyciągnięcia wniosku co do istnienia znaczącej presji konkurencyjnej

Argumenty stron

- ⁶³ Skarżąca utrzymuje, że Komisja popełniła „zasadniczy błąd”, uznając, iż skoro można wykazać, że Aer Lingus i skarżąca są „najbliższymi konkurentami”, wynika stąd „automatycznie”, iż są one bliskimi konkurentami wywierającymi na siebie nawzajem znaczącą presję konkurencyjną, tak że nie ma potrzeby badać, jak bardzo ścisły jest ten stosunek konkurencji. Oferta usług Aer Lingus nie jest bowiem substytucyjna w stosunku do oferty Ryanair, lecz jest raczej bliższa ofercie tradycyjnych przewoźników lotniczych charakteryzującej się pełnym zakresem usług. „Zasadnicze różnice” pomiędzy dwoma przewoźnikami umożliwiają Aer Lingus pobieranie cen znacznie wyższych od cen Ryanair. Należy więc przeanalizować ścisły charakter stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus w celu określenia jego wpływu na skuteczną konkurencję. Jeśli – jak twierdzi skarżąca – jej usługi oraz usługi Aer Lingus są zasadniczo różne, nie można ich uważać za „odpowiednie substytuty” również w sytuacji, gdy obaj wspomniani przewoźnicy lotniczy jako jedyni obsługują dane połączenie. Innymi słowy, zainteresowani pasażerowie raczej zdecydują się w ogóle nie lecieć, niż wybiorą drugą linię lotniczą.

- ⁶⁴ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, utrzymuje, że w zaskarżonej decyzji dokładnie przeanalizowała stosunek konkurencji istniejący między obydwoma przewoźnikami lotniczymi, zanim wywnioskowała na jego podstawie w sposób zgodny z wymogami prawa, iż Ryanair i Aer Lingus są bliskimi konkurentami wywierającymi na siebie nawzajem presję konkurencyjną, która znikłaby, gdyby koncentracja została dokonana.

Ocena Sądu

- ⁶⁵ Według skarżącej, zakładając, że Aer Lingus i ona sama mogą być uważane za „najbliższych konkurentów” na wszystkich omawianych połączeniach, nie zmienia to faktu, iż ze względu na istniejące pomiędzy nimi „zasadnicze różnice” Komisja nie może posługiwać się tym stwierdzeniem i „automatycznie” wyciągać z niego wniosku, że wywierają one na siebie nawzajem znaczącą presję konkurencyjną, którą koncentracja zlikwidowałaby, bez potrzeby zbadania, jak bardzo ścisły jest ten stosunek konkurencji.
- ⁶⁶ Jeszcze przed zbadaniem argumentów dotyczących różnic wskazywanych przez skarżącą oraz ich wpływu na stosunek konkurencji istniejący między Aer Lingus a nią samą (zob. pkt 70 i nast. poniżej) należy od razu zaznaczyć, że analiza przeprowadzona przez Komisję w zaskarżonej decyzji jest inna niż analiza opisywana przez skarżącą.
- ⁶⁷ Analiza ta obejmuje dwa etapy. Najpierw Komisja przedstawiła obszerne wywody na temat dokonanych przez siebie ustaleń dotyczących stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus (pkt 7.3, 7.4 zaskarżonej decyzji). W tych wywodach Komisja szczegółowo zbadała argumenty Ryanair przytoczone ponownie w ramach niniejszego

postępowania w odniesieniu do zróżnicowania usług. Następnie – wbrew temu, co utrzymuje skarżąca – ocena wpływu koncentracji na konkurencję przeprowadzona w zaskarżonej decyzji nie została dokonana „automatycznie” jedynie na podstawie stwierdzenia, że Ryanair i Aer Lingus są „najbliższymi konkurentami”. Komisja przedstawiła bowiem skrupulatnie w zaskarżonej decyzji powody, z jakich koncentracja znacząco utrudniałaby skuteczną konkurencję na wspólnym rynku w przypadku 35 połączeń, na których usługi pokrywają się, oraz 15 połączeń obsługiwanych przez Aer Lingus, gdzie usługi nie pokrywają się (pkt 7.5, 7.6, 7.9 zaskarżonej decyzji).

⁶⁸ W konsekwencji – podobnie jak w przypadku znaczenia łącznych udziałów w rynku (zob. pkt 58 powyżej) – dopiero odpowiedź na argumenty skarżącej dotyczące wpływu wskazywanego przez nią zróżnicowania usług na stosunek konkurencji między Aer Lingus a skarżącą (zob. pkt 70 i nast. poniżej) pozwoli uznać za zasadne lub bezzasadne wnioski, jakie Komisja stąd wywiodła w ramach swojej oceny wpływu koncentracji na konkurencję.

⁶⁹ W każdym razie zróżnicowanie usług, które istnieje zdaniem Ryanair, zostało zbada-
ne w zaskarżonej decyzji, w związku z czym nie można twierdzić, że w niniejszej sprawie Komisja „automatycznie” wywnioskowała na podstawie stwierdzenia, że Ryanair i Aer Lingus są „najbliższymi konkurentami” na wszystkich omawianych trasach, iż wywierają na siebie nawzajem znaczącą presję konkurencyjną, którą koncentracja zlikwidowałaby, tak że nie było potrzeby badania ścisłości tego stosunku konkurencji.

b) W przedmiocie „zasadniczych różnic” pod względem kosztów operacyjnych, stosowanych cen oraz standardu usług

Argumenty stron

- ⁷⁰ Po pierwsze, skarżąca utrzymuje, iż różnica między jej kosztami operacyjnymi a kosztami operacyjnymi Aer Lingus wskazuje, że pomiędzy tymi przewoźnikami lotniczymi nie ma znaczącej presji konkurencyjnej. Niższe koszty Ryanair pozwalają jej stosować ceny zdecydowanie niższe od cen Aer Lingus, a zatem obsługiwać odrębny segment rynku. Komisja nie przeprowadziła analizy wpływu tej różnicy na konkurencję. Ponadto wskazawszy, że koszty operacyjne Aer Lingus odpowiadają kosztom operacyjnym innych tanich przewoźników takich jak easyJet czy Virgin Express, Komisja nie powinna na tej podstawie stwierdzać w pkt 7.3.3 zaskarżonej decyzji, iż Aer Lingus zalicza się „do najbliższych konkurentów Ryanair nawet w zakresie kosztów jednostkowych”. Posłużenie się określeniem „najbliżsi konkurenci” wynika z błędu w analizie. Co więcej, Komisja włączyła loty długodystansowe Aer Lingus do wyliczenia jej średnich kosztów operacyjnych. Ponieważ koszty operacyjne na oferowany miejscokilometr (zwany dalej „OMK”) w przypadku lotów długodystansowych są zdecydowanie niższe niż przy lotach krótkodystansowych, włączenie ich powoduje duże zaniżenie średnich kosztów na OMK Aer Lingus w ramach porównywania z tanimi przewoźnikami, którzy obsługują wyłącznie połączenia bliskiego zasięgu. Co więcej, jeśli – jak utrzymuje Komisja – średnie koszty Aer Lingus są porównywalne z kosztami tanich przewoźników i wyższe tylko o około 50% od kosztów Ryanair, Aer Lingus byłaby w stanie osiągać zyski znacznie wyższe od zysków Ryanair, ponieważ jej średnia cena jest o ponad 100% wyższa od średniej ceny Ryanair. W rzeczywistości Ryanair jest o wiele bardziej rentowna od Aer Lingus.

71 Po drugie, skarżąca kładzie nacisk na różnicę między cenami, które sama stosuje, a cenami Aer Lingus. Ta różnica, która wynika z różnicy w wysokości kosztów operacyjnych, wskazuje na „wysoki stopień zróżnicowania”. Komisja niesłusznie uznała w motywie 371 zaskarżonej decyzji, iż różnica w cenie wynosząca 30 EUR nie jest różnicą znaczącą, ponieważ średnia cena jednego biletu Ryanair wynosi 41 EUR. Mniejsze ceny Ryanair, niższe o połowę od cen Aer Lingus, pozwalają tej linii przyciągnąć klientów, którzy przy braku umiarkowanych cen nie lataliby samolotami. Komisja powinna była wyciągnąć z tej informacji wniosek, że Aer Lingus nie wywiera żadnej presji konkurencyjnej na Ryanair. Uznawszy w motywie 413 zaskarżonej decyzji, iż ceny Ryanair są średnio niższe od cen Aer Lingus, Komisja powinna była stwierdzić, że obaj przewoźnicy kierują swoje oferty do dwóch całkowicie różnych segmentów rynku. Co więcej, Ryanair i Aer Lingus prowadzą działalność według bardzo różnych modeli ekonomicznych. Prawdą jest, że Aer Lingus oddaliła się od modelu ekonomicznego tradycyjnych narodowych przewoźników lotniczych świadczących usługi w pełnym zakresie i przejęła niektóre cechy tanich przewoźników. Jednak nadal korzysta z głównych portów lotniczych i oferuje niektóre usługi, które pozwalają jej pobierać od klientów ceny zdecydowanie wyższe niż ceny Ryanair. Klienci Aer Lingus są w związku z tym gotowi płacić więcej w stosunku do taryf jej konkurentów z segmentu tanich przewoźników w zamian za pełniejszą ofertę usług.

72 Po trzecie, skarżąca podnosi, iż z motywu 367 zaskarżonej decyzji wynika, że jest ona linią lotniczą „oferującą minimalny zakres usług”, a Aer Lingus – linią lotniczą „oferującą średni zakres usług”, oraz że Komisja usiłuje zminimalizować wpływ tej różnicy na stopień konkurencji istniejącej pomiędzy obydwojema przewoźnikami. Komisja nie przeanalizowała zakresu, w jakim ta różnica jest istotna, ani nie przedstawiła przekonujących dowodów, aby wykazać, dlaczego owa zasadnicza różnica nie ma znaczenia dla ustalenia istnienia znaczącego utrudnienia dla skutecznej konkurencji. Tego rodzaju zróżnicowanie pomiędzy ofertami usług zostało potwierdzone w oświadczeniach Aer Lingus oraz rządu irlandzkiego złożonych przed ogłoszeniem

publicznej oferty nabycia, zanim ów rząd i wspomniany przewoźnik „wykonali nagły zwrot”, stwierdzając, iż Aer Lingus jest przewoźnikiem niskokosztowym.

- 73 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

- 74 Wprawdzie w zaskarżonej decyzji Komisja zgodziła się uznać istnienie różnic między Ryanair a Aer Lingus, ale nie wyciągnęła stąd takich samych wniosków co skarżąca. Różnice te nie wpłynęły bowiem na stanowisko Komisji, która uznała, że ze wszystkich konkurentów obsługujących poszczególne połączenia objęte oddziaływaniem koncentracji Aer Lingus jest największym i najbliższym konkurentem Ryanair.
- 75 Jeśli chodzi o różnicę między kosztami operacyjnymi Aer Lingus a kosztami operacyjnymi Ryanair, ta ostatnia potwierdza swoją analizę, zgodnie z którą owa różnica w kosztach umożliwia jej obsługiwanie odrębnego segmentu rynku. Według skarżącej Komisja powinna była zbadać wpływ tej różnicy na stosunek konkurencji między Aer Lingus a nią samą.
- 76 Jednakże z zaskarżonej decyzji wynika, iż Komisja przyznała, że koszty operacyjne Ryanair są niższe od kosztów operacyjnych Aer Lingus, zaznaczając, że w porównaniu z innymi przewoźnikami lotniczymi koszty Aer Lingus są zasadniczo bardzo niskie

i plasują ją raczej w grupie przewoźników niskokosztowych niż wśród przewoźników sieciowych (zob. pkt 7.3.3 zaskarżonej decyzji, w szczególności motyw 374).

⁷⁷ Właśnie w ten sposób Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji powody, dla których w świetle dostępnych danych stwierdziła, iż koszty operacyjne na OMK Ryanair wynoszą poniżej 4 eurocentów, podczas gdy owe koszty Aer Lingus wynoszą prawie 5,9 eurocenta. Komisja zaznaczyła, iż zastrzeżenie Ryanair wywiedzione z okoliczności, że te dane obejmują także loty długodystansowe Aer Lingus, których koszty na OMK są generalnie niższe, jest zasadne. Dodała jednak, że 87% pasażerów Aer Lingus korzysta z lotów krótkodystansowych oraz że wartość podana przez Ryanair wynosząca prawie 8 eurocentów na OMK nie została poparta dowodami (zob. pkt 7.3.3 zaskarżonej decyzji, w szczególności motywy 375, 377).

⁷⁸ W każdym razie z wykresu nr 1, który znajduje się w motywie 375 zaskarżonej decyzji, wynika, że koszty operacyjne na OMK przewoźnika sieciowego (takiego jak British Airways, Air France lub Lufthansa) wynoszą prawie 12 eurocentów, podczas gdy w przypadku Virgin Express lub easyJet wynoszą odpowiednio około 7 lub nieco ponad 6 eurocentów. Przedział określony przez Komisję oraz przez Ryanair między 5,9 a 8 eurocentów na OMK sytuuje więc Aer Lingus w tej samej grupie co Virgin Express czy easyJet, ponieważ te koszty operacyjne są rzeczywiście „niższe” (motyw 375 zaskarżonej decyzji) lub „dużo niższe” (motyw 376 zaskarżonej decyzji) od kosztów dużych przewoźników sieciowych (różnica co najmniej 4 eurocentów na OMK), nawet jeśli są one „wyższe” lub „wyraźnie wyższe” od kosztów Ryanair (różnica waha się od około 2 do 4 eurocentów na OMK).

- 79 W konsekwencji, chociaż istnieje różnica w kosztach operacyjnych między Ryanair a Aer Lingus, jak przyznała to Komisja w zaskarżonej decyzji, nie oznacza to jednak, że – jak utrzymuje skarżąca – Komisja nie mogła uznać, iż Aer Lingus i skarżąca są „najbliższymi konkurentami”, ponieważ koszty operacyjne Aer Lingus są rzeczywiście niższe od kosztów przewoźników sieciowych, a ani Virgin Express, ani easyJet nie konkurują z Ryanair na kierunkach z Irlandii, gdzie ich usługi pokrywają się (motyw 376 zaskarżonej decyzji).
- 80 Ta uwaga została również poparta w zaskarżonej decyzji stwierdzeniem, że ewolucja kosztów jednostkowych Aer Lingus z biegiem czasu potwierdza jej „stopniowe przejście” od tradycyjnego modelu ekonomicznego do modelu niskokosztowego (zob. motyw 378 zaskarżonej decyzji, w szczególności wykres nr 2 dotyczący kosztów operacyjnych Aer Lingus w latach 2001–2005).
- 81 Ponadto wprawdzie – jak podkreśla skarżąca – niskie koszty operacyjne mają wpływ na rentowność przedsiębiorstwa (zob. pkt 70 powyżej), nie daje to jednak podstaw do wniosku, że usługi przez nią oferowane nie konkurują z usługami Aer Lingus. Ta ostatnia oferuje bowiem usługi o wyższym standardzie, równocześnie starając się dostosować do struktury kosztów Ryanair, co odróżnia ją tym bardziej od struktury kosztów sieciowych przewoźników lotniczych.
- 82 Jeśli chodzi o różnicę między cenami, które sama stosuje, a cenami Aer Lingus, skarżąca utrzymuje, iż jest to różnica tego rodzaju, że Komisja powinna była z niej wnioskować, że Aer Lingus nie wywiera na nią presji konkurencyjnej. Według skarżącej różnica w średniej cenie wynosząca 30 EUR jest znacząca, ponieważ średnia cena biletu Ryanair wynosi 41 EUR. Co więcej, mniejsze ceny Ryanair, niższe o ponad

połowę w stosunku do cen Aer Lingus, pozwalają skarżącej przyciągnąć klientów, którzy nie lataliby samolotami, gdyby nie oferowano takich cen.

- ⁸³ Podobnie jak w przypadku uznania istnienia różnicy w kosztach operacyjnych Komisja przyznała w zaskarżonej decyzji, że istnieje różnica między średnimi cenami stosowanymi przez Aer Lingus a średnimi cenami Ryanair. Ta kwestia nie jest przedmiotem kontrowersji pomiędzy stronami.
- ⁸⁴ Należy natomiast zaznaczyć, iż w zaskarżonej decyzji Komisja dodała po pierwsze, że wprawdzie taryfy stosowane przez Aer Lingus są na ogół wyższe od taryf Ryanair, jednak nie dzieje się tak zawsze, a po drugie, że porównanie cen jest o tyle sprawą delikatną, że trudno ustalić, jakie podatki i opłaty zostały uwzględnione przy wyliczeniu średniej ceny lotów krótkodystansowych w wysokości 41 EUR w 2006 r., wskazanej przez Ryanair, podczas gdy średnia cena Aer Lingus wynosi 91 EUR lub zawiera się w przedziale 65–75 EUR bez opłat i podatków (zob. pkt 7.3.2 zaskarżonej decyzji, w szczególności motyw 371 oraz przypisy 385, 386).
- ⁸⁵ Poczyniwszy powyższe uwagi, należy podkreślić, że kontrowersja związana z różnicą między średnimi cenami stosowanymi przez Ryanair a średnimi cenami Aer Lingus dotyczy konsekwencji tej różnicy w cenach. Podczas gdy skarżąca twierdzi, iż pozwala ona na stwierdzenie braku presji konkurencyjnej ze strony Aer Lingus w stosunku do skarżącej, Komisja uważa, że z analizy stosowanych cen wynika, że Aer Lingus jest bliższa Ryanair niż jakikolwiek inny konkurent operujący na trasach, na których ich usługi pokrywają się (zob. motywy 368–370 zaskarżonej decyzji, jeśli chodzi o ocenę modelu ekonomicznego, do której nawiązano w motywie 371 zaskarżonej decyzji).

w odniesieniu do porównania średnich cen: „[t]a sama uwaga dotyczy okoliczności, że średnie ceny Aer Lingus są wyższe od średnich cen Ryanair”).

⁸⁶ Jeśli chodzi o presję konkurencyjną wywieraną przez Aer Lingus, owa kwestia została omówiona w pkt 7.4 zaskarżonej decyzji poświęconym faktycznej konkurencji pomiędzy uczestnikami koncentracji oraz w pkt 7.5, 7.6 i 7.9 tejże decyzji, w których Komisja bada wpływ koncentracji na konkurencję. Zatem kwestia ta nie wchodzi w zakres pkt 7.3 zaskarżonej decyzji, gdzie Komisja przedstawiła powody, dla których uważa, iż Ryanair i Aer Lingus są „najbliższymi konkurentami” na wszystkich omawianych trasach.

⁸⁷ W konsekwencji ustalenia dokonane w motywie 371 zaskarżonej decyzji pozwalają uzasadnić wniosek Komisji zawarty w pkt 7.3 tej decyzji w tym sensie, że z przedstawionych tam danych wynika, iż przekazane przez Ryanair ceny stosowane przez przewoźników sieciowych oferujących pełną obsługę na pokładzie są dużo wyższe od cen stosowanych przez Aer Lingus (mianowicie 216 EUR w przypadku Air France, 225 EUR w przypadku Lufthansy oraz 268 EUR w przypadku British Airways). Taryfy Ryanair i Aer Lingus są faktycznie „dużo poniżej poziomu cen konkurentów, z którymi mają do czynienia na obsługiwanych przez siebie trasach” (motyw 371 zaskarżonej decyzji). Komisja wyjaśniła również, iż różnica między cenami stosowanymi przez Ryanair a cenami Aer Lingus wymaga uwzględnienia kilku korzyści pod względem jakościowym, które wyróżniają ofertę Aer Lingus, takich jak korzystanie z głównych lotnisk, salony Business Lounge oraz wyższy poziom obsługi (motywy 371, 372 zaskarżonej decyzji). Przeprowadzona w zaskarżonej decyzji analiza cen stosowanych przez Ryanair i Aer Lingus pozwala zatem uzasadnić ustalenie Komisji, że Ryanair i Aer Lingus są „najbliższymi konkurentami” na wszystkich omawianych trasach.

88 Według skarżącej tego rodzaju ocena nie jest jednak zgodna z ustaleniem dokonanym w zdaniu drugim motywu 413 zaskarżonej decyzji. Ów motyw ma następujące brzmienie:

„Informacje przedstawione powyżej [dotyczące sposobu postrzegania Aer Lingus i Ryanair przez klientów (pkt 7.3.5 zaskarżonej decyzji)] wskazują jasno, iż Ryanair i Aer Lingus są bliskimi konkurentami. Niemniej jednak Komisja przyznaje, iż Ryanair stosuje taryfy średnio niższe od taryf Aer Lingus oraz że jest możliwe, przynajmniej hipotetycznie, że Aer Lingus i Ryanair obsługują dwa całkowicie odrębne segmenty klientów”.

89 Powyższa wzmianka o ewentualnej segmentacji oferty na podstawie stosowanych taryf nie pozwala jednak na wyciągnięcie wniosku, że Ryanair i Aer Lingus nie są bliskimi konkurentami. Pojęcie konkurenta analizuje się przy uwzględnieniu danych z konkretnej sprawy. Komisja przekazała wiele informacji na poparcie tego ustalenia przytoczonego jako podsumowanie w pkt 7.3 zaskarżonej decyzji. Należy stwierdzić, że na przykład w przypadku 22 połączeń, gdzie Ryanair i Aer Lingus są jedynymi przewoźnikami, którzy je obsługują, nie ma obecnie innych przewoźników, którzy byłiby w stanie zaoferować usługi regularnego transportu lotniczego. Na tych rynkach, których definicji jako takiej skarżąca nie podważa (zob. jednak w odniesieniu do argumentu dotyczącego lotnisk docelowych pkt 95 i nast. poniżej), Aer Lingus pozostaje więc najbliższym konkurentem Ryanair. Zagadnienie wejścia na rynek zostanie zbadane w ramach badania zarzutu drugiego, który jest poświęcony tej właśnie problematyce.

90 Jeśli chodzi o różnicę w standardzie usług, skarżąca przytacza jedynie w swojej argumentacji różnicę znaną Komisji i wymienioną w zaskarżonej decyzji. Na przykład wprowadzie w motywie 367 zaskarżonej decyzji Komisja traktuje loty Ryanair jako loty „bez usług”, a usługi Aer Lingus jako „usługi o średnim zakresie”, lecz zaraz potem

dodaje, że do celów zaskarżonej decyzji „obaj przewoźnicy mogą być uważani za przewoźników »oferujących minimalny zakres usług«, ponieważ w wyniku niedawnych zmian modelu obsługi Aer Lingus zakres usług wliczonych w cenę podstawową Aer Lingus w dużym stopniu odpowiada zakresowi usług zawartemu w cenie podstawowej Ryanair, natomiast bardzo różni się od tradycyjnych przewoźników »oferujących pełen zakres usług« takich jak British Airways czy Lufthansa” (motyw 367 zaskarżonej decyzji).

- 91 W swoich pismach skarżąca przyznaje zresztą, iż „prawdą jest, że Aer Lingus oddaliła się od modelu ekonomicznego tradycyjnych narodowych przewoźników lotniczych świadczących usługi w pełnym zakresie i przejęła niektóre cechy tanich przewoźników” (zob. pkt 71 powyżej). To stwierdzenie zostało potwierdzone na rozprawie.
- 92 W każdym razie ewolucja kosztów jednostkowych Aer Lingus z biegiem czasu potwierdza jej „stopniowe przejście” od tradycyjnego modelu ekonomicznego do modelu niskokosztowego (zob. pkt 80 powyżej), a oferta usług Aer Lingus sytuuje się co najwyżej gdzieś pomiędzy ofertą Ryanair a ofertą proponowaną przez przewoźników sieciowych zapewniających pełną obsługę na pokładzie.
- 93 W konsekwencji, nawet jeśli Aer Lingus nie ma bardzo niskich kosztów operacyjnych jak Ryanair, nie stosuje takich samych cen co Ryanair, czy nie oferuje równie ograniczonego zakresu usług, nie zmienia to faktu, iż przedsiębiorstwo to zwraca się ku takiemu samemu modelowi ekonomicznemu co jego konkurent.
- 94 Wobec powyższego skarżąca nie wykazała w sposób zgodny z wymogami prawa, że Komisja niesłusznie stwierdziła w motywie 431 zaskarżonej decyzji, że Aer Lingus i skarżąca są „najbliższymi konkurentami” na połączeniach z Irlandii objętych oddziaływaniem koncentracji. Zatem ustalenie to może być brane pod uwagę w ramach

badania wpływu koncentracji na konkurencję, a zastrzeżenia przedstawione w tym zakresie przez skarżącą należy oddalić (zob. pkt 58, 63 powyżej).

c) W przedmiocie różnicy między portami docelowymi

Argumenty stron

- ⁹⁵ Po pierwsze, skarżąca twierdzi, iż korzysta z zupełnie innych lotnisk niż te, na których operuje Aer Lingus. Aer Lingus korzysta z głównych lotnisk położonych bliżej centrum miast i oferujących lepsze usługi niż lotniska drugorzędne. Te drugie zaś, wykorzystywane przez Ryanair, pozwalają jej na utrzymanie kosztów na niskim poziomie i uniemożliwiają jej konkurowanie z Aer Lingus o pasażerów, którzy chcą korzystać tylko z głównych portów lotniczych. Dzięki nabyciu Aer Lingus Ryanair byłaby w stanie konkurować na terenie głównych portów lotniczych. Według skarżącej Komisja nie przedstawiła jasnych i przekonujących dowodów wskazujących, że loty Aer Lingus realizowane na główne lotniska oraz loty Ryanair z lądowaniem na drugorzędnych lotniskach wywierają na siebie nawzajem znaczącą presję konkurencyjną. Dane powołane w zaskarżonej decyzji nie dają podstaw do wniosku, że loty te są substytutami dostatecznie bliskimi, by musiały wchodzić w skład tego samego rynku. Co więcej, Komisja wykorzystała dostępne informacje „w sposób bardzo selektywny i niespójny”. Ponieważ nie mogła znaleźć jednolitego zbioru kryteriów, posłużyła się wieloma różnorodnymi kryteriami w celu wykazania, że główne i drugorzędne lotniska należą do tego samego rynku. Komisja zignorowała lub wypaczyła opinie portów lotniczych w Birmingham i w Wiedniu oraz UK Civil Aviation Authority

(urzędu lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa), aby sformułować wniosek o substytucyjności głównych i drugorzędnych lotnisk. Nie oparła się więc na wiarygodnych danych ani na solidnej metodzie. Ponadto Komisja przedstawiła odpowiedzi konkurentów, aby wysunąć twierdzenie o substytucyjności tychże lotnisk, podczas gdy odpowiedzi te świadczą, wręcz odwrotnie, o braku jasnych i przekonujących dowodów w tym zakresie (zob. odpowiedź British Airways oraz sytuację lotnisk londyńskich). Z tabeli skierowanej do konkurencyjnych linii lotniczych – w formie, w jakiej ją przedstawiono – nie wynikało jasno, czy od respondentów oczekuje się wskazania lotnisk odpowiednich dla każdego typu pasażerów czy lotnisk, które są względem siebie substytucyjne. W niektórych przypadkach przewoźnicy zaznaczyli tylko jedno z lotnisk dla każdej pary miast, potwierdzając tym samym brak zrozumienia.

- 96 Po drugie, skarżąca utrzymuje, że sposób, w jaki Komisja posłużyła się strefami ciężenia lotnisk w celu ustalenia, czy loty realizowane na różne lotniska należą do tego samego rynku, jest nieprawidłowy. Na podstawie „zasady aproksymacji” (rule of thumb), niepodpartej faktami, Komisja określiła obszar ciężenia portu lotniczego jako obszar, z którego można dojechać na lotnisko, przejeżdżając nie więcej niż 100 km lub w czasie nie dłuższym niż godzina jazdy (motyw 83 zaskarżonej decyzji). Ta zasada jest „zbyt niejasna, aby była przydatna”. Pomija rzeczywisty podział pasażerów w obrębie strefy i jest pozbawiona realizmu w kontekście połączeń między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem, ponieważ w tym przypadku czas trwania lotu nie przekracza jednej godziny. Tak więc Komisja błędnie założyła, że pasażerowie „nie skorzystają z najbliższego lotniska i zadadzą sobie trud, żeby jechać przez godzinę, po to by wsiąść w samolot, który leci około 50 minut”. Ponadto wyliczenie czasu potrzebnego na dojazd na lotnisko środkami transportu publicznego lub samochodem, przedstawione w motywie 78 zaskarżonej decyzji, nie uwzględnia różnych opóźnień ani kosztów związanych z korzystaniem z transportu publicznego. Wreszcie Komisja nie wzięła pod uwagę w motywach 114–116 zaskarżonej decyzji realnych liczb dotyczących konkretnych portów lotniczych, o których mowa, w szczególności jeśli chodzi o dane przekazane przez UK Civil Aviation Authority.

97 Po trzecie, skarżąca krytykuje niektóre oceny i ustalenia przedstawione w zaskarżonej decyzji. Przede wszystkim zarzuca Komisji, że w motywie 92 zaskarżonej decyzji wzięła pod uwagę jej praktyki handlowe polegające na prezentowaniu jej lotów jako substytutów lotów z lądowaniem na głównych lotniskach. Nazwy, pod jakimi przedsiębiorstwo sprzedaje swoje produkty, nie stanowią bowiem wystarczająco pewnej i solidnej podstawy do wyznaczenia rynków. Na przykład lotniska w Wiedniu i w Bratysławie nie mogą należeć do tego samego rynku tylko dlatego, że Ryanair sprzedaje bilety do Bratysławy pod nazwą „Bratysława (Wiedeń)”. Następnie skarżąca utrzymuje, iż Komisja nie powinna była posługiwać się w motywie 99 zaskarżonej decyzji pojęciem systemu portów lotniczych, o którym mowa w rozporządzeniu Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240, s. 8), w celu uzasadnienia ustalenia dotyczącego substytucyjności niektórych lotnisk. To pojęcie nie jest odpowiednie do wyznaczania rynków, a nowelizacja rozporządzenia nr 2408/92 oraz powiązanych rozporządzeń powinna zresztą położyć temu kres. Skarżąca podnosi też, że analiza cen dokonana przez Komisję jest „wadliwa” i nie dostarcza wiarygodnych podstaw do stwierdzenia, że loty realizowane przez skarżącą na lotniska drugorzędne oraz loty Aer Lingus na główne lotniska są „bliskimi substytutami”. Analiza nie dostarcza żadnego sposobu ustalenia, czy równoległa zmiana cen wynika z substytucyjności czy ze wspólnych wpływów. Wreszcie ankieta przeprowadzona wśród pasażerów jest „bardzo wadliwa”, jeśli chodzi o koncepcję pytań oraz użyte techniki doboru próby. Owa ankieta nie miała na celu pomiaru stopnia substytucyjności lotnisk, ponieważ pasażerowie nigdy nie byli pytani, czy brali pod uwagę loty na różne lotniska. W wielu przypadkach dane powoływane w tym zakresie przez Komisję prowadzą do odwrotnego wniosku.

98 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

⁹⁹ Skarżąca powtarza w swoich pismach argumenty przedstawione już wcześniej w toku postępowania administracyjnego, aby skrytykować wyznaczenie rynku na podstawie miasta wylotu i miasta przylotu. Argumenty te zostały zbadane i oddalone przez Komisję w zaskarżonej decyzji, a samo powtórzenie ich przed Sądem nie może wystarczyć do podważenia tej analizy z powodów przedstawionych poniżej.

¹⁰⁰ Jeśli chodzi o zarzut, że Komisja nie przedstawiła jasnych i przekonujących dowodów wskazujących, że loty Aer Lingus realizowane na główne lotniska oraz loty Ryanair z lądowaniem na drugorzędnych lotniskach wywierają na siebie nawzajem znaczącą presję konkurencyjną, należy zaznaczyć, iż zarzut ten sprowadza się ostatecznie do krytyki sposobu, w jaki Komisja użyła definicji rynku ustalonej w zaskarżonej decyzji do oceny wpływu operacji na konkurencję w obrębie rynków objętych oddziaływaniem koncentracji. Skarżąca przyznaje to *implicite*, kiedy stwierdza, że dane powołane w zaskarżonej decyzji „nie dają podstaw do wniosku, że loty te są substytutami dostatecznie bliskimi, by musiały wchodzić w skład tego samego rynku” (zob. pkt 95 powyżej).

¹⁰¹ W tym względzie należy przede wszystkim zaznaczyć, iż trzeba zrelatywizować zakres tego zarzutu ze względu na okoliczność, że w przypadku 16 z 35 omawianych połączeń Ryanair i Aer Lingus korzystają z tych samych lotnisk (motyw 71 zaskarżonej decyzji). Wobec tego zarzut ten dotyczy tylko 19 z 35 rzeczonych połączeń (to jest 54,2%), a więc nie ma wpływu, jeśli chodzi o 16 pozostałych połączeń, których dotyczy realizacja koncentracji.

102 Co się tyczy tych 19 połączeń, zarzut skarżącej ogranicza się jedynie do żądania przyznania, iż istnieje różnica pod względem docelowego portu lotniczego, przy czym skarżąca nie stara się podważyć konkretnie rozumowania przedstawionego w zaskarżonej decyzji w zakresie wpływu tej różnicy zarówno na definicję rynku, jak i na ocenę wpływu operacji na konkurencję. Tymczasem należy podkreślić, iż w zaskarżonej decyzji Komisja przypomniała, że rynki pasażerskich przewozów lotniczych można wyznaczać na bazie pojedynczych połączeń lub grupy połączeń, jeżeli zachodzi pomiędzy nimi związek substytucji, w zależności od szczególnych okoliczności danej sprawy (motyw 55 zaskarżonej decyzji i orzecznictwo przytoczone w przypisie 53, w tym w szczególności wyrok Sądu z dnia 4 lipca 2006 r. w sprawie T-177/04 easyJet przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-1931, pkt 54–61).

103 W tym kontekście należy zaznaczyć, iż Komisja najpierw opracowała ramy analityczne stosowane do zdefiniowania rynku właściwego dla różnych omawianych połączeń, niezależnie od tego, czy chodzi o pary portów lotniczych czy pary miast (pkt 6.3.3 zaskarżonej decyzji). Poszczególne kryteria wykorzystane do scharakteryzowania substytucyjności usług regularnego transportu lotniczego z wylotem z różnych lotnisk są przedstawione w motywie 99 zaskarżonej decyzji. Chodzi mianowicie o: odległość i czas dojazdu według kryterium referencyjnego 100 km lub 1 godziny jazdy, stanowisko konkurentów, stanowisko zainteresowanych portów lotniczych oraz stanowisko organów lotnictwa cywilnego państw członkowskich, opinie ze strony pasażerów podróżujących na danej trasie w celach turystycznych, pojęcie „system portów lotniczych” w rozumieniu załącznika II do rozporządzenia nr 2408/92, praktyki handlowe, dostępność lub brak usług przewozowych między lotniskami a niektórymi miastami, a także wyniki analizy korelacji pomiędzy cenami wykonane przez Komisję dla 17 par miast na trasach z Dubliną.

104 Następnie Komisja zbadała dokładnie, jaki jest rynek właściwy przy każdym z omawianych połączeń (pkt 6.3.4 zaskarżonej decyzji). Do każdego przypadku, w którym Komisja stwierdziła substytucyjność, zastosowała ona wiele kryteriów w oparciu

o dostępne informacje. Dokonywany przez pasażerów wybór jednych lub drugich linii lotniczych wynika z kombinacji tych czynników.

105 Jednakże Komisja wielokrotnie doszła do wniosku, że loty na różne lotniska położone w pobliżu jednego miasta nie są objęte zakresem tego samego rynku. W motywach 178–183 zaskarżonej decyzji Komisja w zasadzie uznała między innymi, że lotnisko w Rennes i lotnisko Nantes Atlantique nie są wzajemnie zastępowalne z następujących powodów: brakuje nieco do spełnienia kryterium 100 km lub 1 godziny jazdy, Ryanair nie sprzedaje biletów do Nantes, wymieniając Rennes, i odwrotnie, nie ma żadnej znaczącej różnicy pomiędzy obydwooma lotniskami, która skłaniałaby pasażerów mieszkających w Rennes do jazdy do Nantes, aby tam wsiąść w samolot, i na odwrót, z kolei dostępne informacje nie były wystarczające, aby umożliwić Komisji przeprowadzenie bardziej wnikliwej analizy korelacji pomiędzy cenami. Zdaniem Komisji sam fakt, iż Aer Lingus uważa lotnisko w Rennes i lotnisko Nantes Atlantique za substytuty, nie wystarcza do stwierdzenia ich substytucyjności. W motywach 197–203 zaskarżonej decyzji Komisja rozróżniła także lotniska Amsterdam Schiphol i Eindhoven z tych samych powodów co powody, które zostały przedstawione w odniesieniu do portów lotniczych Nantes Atlantique i w Rennes, oraz z uwagi na okoliczność, iż we wcześniejszej decyzji uznała, że istnieje niski stopień substytucyjności (decyzja Komisji z dnia 22 września 1997 r., sprawa COMP/M.967 – KLM/Air UK, pkt 24).

106 Ponadto należy podkreślić, iż stanowisko portów lotniczych zostało wielokrotnie przedstawione w zaskarżonej decyzji (zob. na przykład motywy 132, 145, 151 zaskarżonej decyzji), podobnie jak stanowisko UK Civil Aviation Authority (zob. na przykład motywy 128, 138 zaskarżonej decyzji). Jeśli chodzi o wzmiankę na temat rozróżnienia między pasażerami wrażliwymi na czynnik czasu oraz pasażerami, którzy nie przykładają do niego wagi, poczynioną przez UK Civil Aviation Authority, Komisja przedstawiła w zaskarżonej decyzji wiele powodów pozwalających wytłumaczyć, dlaczego to rozróżnienie można uznać za pozbawione znaczenia dla niniejszej sprawy (motywy 85, 316–319 zaskarżonej decyzji).

107 W szczególności Komisja w sposób przekonujący wyjaśniła, że rozróżnienie to, niegdyś wyraźne między jedną a drugą kategorią pasażerów, wykazuje tendencję do zanikania. O tej tendencji Komisja wspominała już w ramach wcześniejszych spraw (sprawy COMP/M.3280 – Air France/KLM i COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss wymienione w przypisie 329 zaskarżonej decyzji), potwierdziły ją też odpowiedzi, niekwestionowane przez skarżącą w niniejszej sprawie, na kwestionariusze skierowane do konkurencyjnych linii lotniczych w dniu 6 listopada 2006 r. (odpowiedzi powołane w przypisie 328 zaskarżonej decyzji). Odpowiedzi klientów instytucjonalnych uzyskane podczas dochodzenia Komisji również wskazują, iż kryterium najlepszej ceny jest dość ważne. W hierarchii ważności przedstawianej przez tych klientów pojawia się ono przed kryterium lotniska docelowego, a za kryterium najlepszych godzin lotów, które stało się względne, zważywszy na dużą częstotliwość lotów nierzadko zapewnianą przez przewoźników oferujących minimalny zakres usług (motyw 316 zaskarżonej decyzji).

108 Ponadto jeśli chodzi o opinie portów lotniczych w Birmingham (motyw 138 zaskarżonej decyzji) oraz w Wiedniu (motyw 223 zaskarżonej decyzji), skarżąca nie wyjaśnia, w jaki sposób zostały one wypaczone. Na rozprawie skarżąca wyraźnie zresztą zrezygnowała z rozwinięcia tego argumentu. Wspomniane opinie, które nie przemawiają za substytucyjnością, zostały wiernie przytoczone w zaskarżonej decyzji, a poza tym Komisja dysponuje innymi dowodami, na których można oprzeć wniosek, do jakiego doszła w zaskarżonej decyzji. Metoda zbioru poszlak stosowana przez Komisję do oceny koncentracji może oczywiście obejmować elementy pozytywne, jak i negatywne. Wniosek, do jakiego Komisja doszła w wyniku przeprowadzonej przez siebie analizy poszczególnych poszlak wziętych pod uwagę, nie może jednak zostać podważony tylko z tego powodu, że z dochodzenia wynikał jeden element negatywny. Wbrew temu, co twierdzi skarżąca, niczym nie uzasadniając swojego twierdzenia, ów element został należycie odnotowany i wzięty pod uwagę przez Komisję bez wypaczeń.

109 Co więcej – wbrew temu, co twierdzi skarżąca – z odpowiedzi British Airways na kwestionariusz rozesłany przez Komisję wynika, że jeśli chodzi o lotniska londyńskie, „obszary ciążenia w dużym stopniu pokrywają się” i „wszystkie londyńskie lotniska mogą ze sobą konkurować, co zresztą robią, zarówno jeśli chodzi o loty dalekiego zasięgu, jak i krótkodystansowe”. Wynika stąd również, że w przypadku pozostałych portów lotniczych, których wykaz znajduje się w pytaniu dwudziestym drugim rzeczzonego kwestionariusza, ów przewoźnik lotniczy uważa, że „ogólnie rzecz biorąc, [...] wszystkie wymienione lotniska konkurują ze sobą o wszystkie kategorie pasażerów”. Co się tyczy twierdzenia, iż odpowiedzi konkurentów nie wskazują, że wszystkie lotniska główne i drugorzędne są względem siebie substytucyjne, zwłaszcza jeśli chodzi o Londyn, odpowiedzi konkurentów Ryanair operujących na tym połączeniu świadczą o czymś przeciwnym.

110 Co się tyczy uwag krytycznych skarżącej dotyczących wykorzystania „zasady aproksymacji” na potrzeby określenia obszarów ciążenia lotnisk w celu ustalenia rynków właściwych, należy zaznaczyć, iż Komisja uznała w zaskarżonej decyzji ów nieprecyzyjny charakter wspomnianej zasady (motyw 83 zaskarżonej decyzji: „Należy jednak podkreślić, iż Komisja stosuje »zasadę« 100 km lub 1 godziny jazdy tylko jako pierwszą »zmienną reprezentatywną« do wyznaczenia obszaru ciążenia. Ze względu na specyfikę każdego badanego lotniska oraz inne dowody obszar ciążenia może być w rzeczywistości większy, w związku z czym zostanie poddany szczegółowemu, indywidualnemu badaniu w ramach analizy poszczególnych par lotnisk”).

111 W odpowiedzi na krytyczne uwagi przedstawione w tej kwestii przez Ryanair w odniesieniu do pisma w sprawie przedstawienia zarzutów Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji, iż kryterium 100 km lub 1 godziny jazdy jest wskaźnikiem opartym na opinii portów lotniczych o tym, co uważają za rozsądny obszar ciążenia (motyw 85 zaskarżonej decyzji). Tak więc z odpowiedzi na kwestionariusz skierowany do portów lotniczych wynika, iż oferują one przewoźnikom lotniczym obszar ciążenia wynoszący co najmniej 100 km lub godzinę jazdy (motyw 82 zaskarżonej decyzji). Ponadto – jak podniosła Komisja w odpowiedzi na argumenty wysunięte przez skarżącą w jej

pismach – okoliczność, iż czas trwania lotu na trasach między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem jest stosunkowo krótki, w niczym nie zmienia tej oceny. W wielu przypadkach istnieją bowiem specjalne linie autobusowe łączące drugorzędne lotnisko z centrum miasta z rozkładem jazdy dostosowanym do lotów. Podejście Komisji jest zgodne z odpowiedzią UK Civil Aviation Authority.

¹¹² W świetle powyższych informacji i wyjaśnień nie można więc zarzucać Komisji, że użyła kryterium 100 km lub 1 godziny jazdy przy ustalaniu obszaru ciągnięcia lotnisk.

¹¹³ Jeśli chodzi o zarzut stawiany Komisji, że w motywie 92 zaskarżonej decyzji wzięła pod uwagę praktyki handlowe Ryanair polegające na prezentowaniu swoich lotów jako substytutów lotów z lądowaniem na głównych lotniskach, należy zaznaczyć, iż wspomniane praktyki stanowią tylko jeden z wielu elementów, które zostały uwzględnione. Tego rodzaju praktyki w rzeczywistości służą do ułatwiania identyfikacji kierunków lotów klientom, których może zainteresować oferta Ryanair. Tego celu nie może zmienić sama tylko okoliczność, iż Ryanair twierdzi, niczym nie uzasadniając swojego twierdzenia, że nazwy, pod jakimi sprzedaje swoje produkty, nie stanowią wystarczająco pewnej i solidnej podstawy do wyznaczenia rynków. Takie twierdzenie nie może bowiem wystarczyć do pozbawienia tego elementu wszelkiego znaczenia w ramach zbioru poszlak wykorzystanego przez Komisję. Jeśli chodzi o przykład Wiednia i Bratysławy powołany przez skarżącą, Komisja oparła swoją ocenę także na innych elementach, nie tylko na samej praktyce handlowej Ryanair. Zbadała również orientacyjny próg 100 km lub 1 godziny jazdy, stanowisko władz krajowych oraz stanowisko konkurentów, a także wyniki ankiety przeprowadzonej wśród klientów (pkt 6.3.4.15 zaskarżonej decyzji). Podobnie w ramach swej analizy pojedynczych

połączeń (pkt 6.3.4 zaskarżonej decyzji) Komisja oparła się na kryterium 100 km lub 1 godziny jazdy, na stanowiskach władz krajowych oraz konkurentów, a także na wynikach ankiety przeprowadzonej wśród klientów. Oceny Komisji w tym zakresie zawsze są oparte na zbiorze poszlak, którego poszczególne uwzględnione elementy zostały przedstawione i przeanalizowane.

- 114 Jeśli chodzi o krytykę dotyczącą odwołania się w motywie 99 zaskarżonej decyzji do pojęcia „system portów lotniczych” użytego w rozporządzeniu nr 2408/92 w celu uzasadnienia ustalenia, że niektóre lotniska są substytucyjne względem siebie, z rzeczonego motywu wynika, że przynależność omawianych lotnisk do „systemu portów lotniczych” w rozumieniu rozporządzenia nr 2408/92 dostarcza „dodatkowego dowodu potwierdzającego wniosek, że lotniska wskazane na podstawie tego rozporządzenia należą do tego samego zespołu miejskiego i mogą być uważane za substytucyjne od strony popytu”. W rozporządzeniu nr 2408/92 obowiązującym w okresie, w którym wydano zaskarżoną decyzję, system portów lotniczych został określony jako oznaczający „dwa lub więcej portów lotniczych, razem połączonych i obsługujących to samo miasto lub zespół miejski, wymieniony w załączniku II”. Okoliczność, iż w załączniku II wymieniono dwa porty lotnicze lub ich większą liczbę jako tworzące jeden system portów lotniczych, może więc być brana pod uwagę do ustalenia, czy należy uznać, że te porty obsługują ten sam kierunek, co stanowi czynnik wskazujący, iż wspomniane lotniska są substytucyjne z punktu widzenia pasażerów, którzy chcą lecieć w tym właśnie kierunku. Tej oceny nie może podważyć okoliczność, iż Komisja podjęła inicjatywę wyjaśnienia i uproszczenia zasad dotyczących podziału ruchu pomiędzy lotniskami obsługującymi to samo miasto lub ten sam zespół miejski, a jej propozycja idąca właśnie w tym kierunku została później przyjęta przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293, s. 3), które już po wydaniu zaskarżonej decyzji uchyliło rozporządzenie nr 2408/92, wciąż jest bowiem mowa o zasadzie podziału ruchu lotniczego pomiędzy portami lotniczymi obsługującymi to samo miasto lub ten sam zespół miejski, nawet jeśli nie pada już wyrażenie „system portów lotniczych”.

- 115 Jeśli chodzi o krytykę analizy korelacji cen wykonanej w toku postępowania administracyjnego, należy zaznaczyć, że Komisja przyznaje, iż korelacja pomiędzy cenami nie dowodzi tego, że dwa porty lotnicze należą do tego samego rynku. Natomiast Komisja słusznie zwraca uwagę, iż tego rodzaju element w połączeniu z innymi stanowi czynnik istotny dla analizy. Z zaskarżonej decyzji wynika, że analiza przeprowadzona przez Komisję została określona jako „analiza empiryczna” (motyw 121 zaskarżonej decyzji). W przypisie do motywu 121 wskazano również, co następuje:

„Należy zauważyć w odniesieniu do wszystkich badanych par miast, iż Komisja uwzględniła dowody ekonomiczne w zakresie korelacji cen jako dodatkowe elementy potwierdzające jej stanowisko. [...] W rzeczywistości ruchy cen mogą wynikać z działania innych czynników zdolnych powodować niewielką korelację pomiędzy cenami”.

- 116 Właśnie w tym kontekście należy brać pod uwagę oceny przedstawione w zaskarżonej decyzji na podstawie wyników „analizy empirycznej” dotyczącej korelacji cen. Nie można zatem czynić Komisji zarzutu z tego, że przedstawiła powody, dla których analiza korelacji cen mogła dać ograniczone wyniki, podkreślając przy tym, iż owe wyniki, aczkolwiek ograniczone, mogły jednak zostać uwzględnione pod pewnymi warunkami.

- 117 W tych okolicznościach skarżąca nie wykazała, jaki sposób Komisja przekroczyła granice swoich uprawnień dyskrecyjnych w zakresie oceny sytuacji o charakterze ekonomicznym (zob. pkt 31, 32 powyżej). Krytyczne uwagi sformułowane na ten temat przez skarżącą są ogólnikowe i nie uwzględniają faktu wykorzystania przez Komisję wyników analizy korelacji cen.

118 Jeśli chodzi o krytykę wyników ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów, należy zaznaczyć, iż ta kwestia została poruszona również w innym argumencie skarżącej i zostanie zbadana wraz z nim (zob. pkt 202 i nast. poniżej). W każdym razie z motywu 94 zaskarżonej decyzji wynika, iż Komisja była w pełni świadoma ograniczeń ankiety przeprowadzonej wśród klientów lotniska w Dublinie, ponieważ ta ankieta została wykonana głównie w celu zweryfikowania twierdzenia Ryanair, że z punktu widzenia klienta ona sama i Aer Lingus nie konkurują ze sobą. Zbiór połączeń obejmował wszystkie londyńskie lotniska oraz niewielką liczbę połączeń, dla których uczestnicy koncentracji oferowali loty z lądowaniem na różnych lotniskach w pobliżu tego samego miasta. Komisja uznała, że jeżeli pasażerowie uważają przewoźnika lotniczego zapewniającego połączenie z innym lotniskiem za rozwiązania zamienne, można stąd wywnioskować, że dane usługi pasażerskich przewozów lotniczych mogą wywierać na siebie nawzajem presję konkurencyjną. W tym względzie Komisja stwierdziła, iż „dowody te mają charakter pośredni, zważywszy, że osób odpowiadających na kwestionariusz [...] nie proszono o wyraźne oświadczenie, czy brały pod uwagę lot z lądowaniem na innym lotnisku”. W motywie 122 zaskarżonej decyzji również wspomniano o tej ankiecie jako „dowodzie pośrednim”. W przypisie 91 zaskarżonej decyzji Komisja podkreśliła także, iż ankieta przeprowadzona wśród klientów dotyczyła tylko podgrupy połączeń, w przypadku których uczestnicy koncentracji operują na różnych lotniskach, oraz że w konsekwencji ankieta ta ma „wartość informacyjną” jedynie dla tych połączeń. Właśnie w tym kontekście należy wziąć pod uwagę oceny przedstawione w zaskarżonej decyzji na podstawie wyników ankiety przeprowadzonej wśród klientów. Nie można zatem zarzucać Komisji, że przedstawiła powody, dla których ankieta przeprowadzona wśród klientów miała określone ograniczenia, zaznaczając przy tym, iż jej wyniki mają jednak pewną wartość dla omawianych połączeń.

119 W tych okolicznościach skarżąca nie wykazała, w jaki sposób Komisja przekroczyła granice swoich uprawnień dyskrecyjnych w zakresie oceny sytuacji o charakterze ekonomicznym. Krytyczne uwagi sformułowane na ten temat przez skarżącą są

ogólnikowe i nie pozwalają zrozumieć, w kontekście tej argumentacji, dlaczego koncepcja pytań oraz użyte techniki doboru próby miałyby być „bardzo wadliwe”.

3. W przedmiocie przewagi konkurencyjnej wynikającej z istnienia bazy w porcie lotniczym w Dublinie

a) Argumenty stron

¹²⁰ Skarżąca nie zgadza się z tezą, że okoliczność, iż Aer Lingus i ona sama posiadają bazy na lotnisku w Dublinie, pozwala uznać, że są one bardzo bliskimi konkurentami. Miejsce, w którym samolot ma bazę, jest całkowicie obojętne dla pasażerów i ma stosunkowo małe znaczenie dla przewoźników lotniczych. Przewoźnik lotniczy dysponujący bazą na drugim końcu trasy może stanowić dla Ryanair wiarygodną konkurencję. Na przykład bmi, która ma bazę na lotnisku Heathrow i jeden samolot nocujący na lotnisku w Dublinie, jest dla Aer Lingus bliższym konkurentem niż Ryanair na trasie Dublin–Londyn (Heathrow), ponieważ Ryanair nie operuje na tym lotnisku.

¹²¹ Komisja podważa tę argumentację, twierdząc, iż przewoźnicy lotniczy zajmują się zazwyczaj obsługiwaniem jakiejś trasy, tylko jeśli jest ona powiązana z bazą operacyjną.

b) Ocena Sądu

- 122 Komisja przedstawiła w motywach 380–399 zaskarżonej decyzji powody, dla których okoliczność posiadania dużej bazy na lotnisku w Dublinie potwierdza ocenę, że obaj przewoźnicy są „najbliższymi konkurentami”. Według zaskarżonej decyzji taka baza (nazywana również „lotniskiem bazowym”) umożliwia osiąganie korzyści skali i zakresu oraz zapewnia większą elastyczność w dostosowywaniu się do wahań popytu, przy czym korzyści te są proporcjonalne do wielkości bazy. Komisja zaznaczyła, iż większość przewoźników korzysta z baz (motywy 393, 394 zaskarżonej decyzji) i nie uwzględniła przedstawionych w toku postępowania administracyjnego uwag Ryanair, według której, po pierwsze, konkurentów parkujących swoje samoloty przez noc na lotnisku w Dublinie należy uważać za konkurentów skarżącej równie bliskich co Aer Lingus, a po drugie, nie ma dużego znaczenia, czy baza jest położona w Irlandii czy na drugim końcu trasy (pkt 7.3.4 zaskarżonej decyzji).
- 123 W tym względzie należy zwrócić uwagę, iż argumenty wysunięte przez Ryanair w ramach niniejszej skargi ograniczają się jedynie do powtórzenia uwag, które sformułowała w toku postępowania administracyjnego, bez kwestionowania jednak słuszności ocen przedstawionych wraz z uzasadnieniem przez Komisję w zaskarżonej decyzji w celu oddalenia tychże uwag.
- 124 Z analizy przedstawionej w zaskarżonej decyzji wynika bowiem, iż rzadko spotyka się przewoźników, którzy obsługują połączenia, nie korzystając z lotniska bazowego, które zapewnia korzyść ekonomiczną. Okoliczność, iż zarówno Ryanair, jak i Aer Lingus posiadają dużą bazę na lotnisku w Dublinie, musiała więc zostać wzięta pod uwagę, ponieważ pozwala to w szczególności owym przewoźnikom na osiągnięcie podobnych korzyści (pkt 7.3.4.1, 7.3.4.2 zaskarżonej decyzji). Z powodów wskazanych w zaskarżonej decyzji taka sytuacja nie jest porównywalna z sytuacją konkurentów,

którzy parkują swoje samoloty przez noc na lotnisku w Dublinie, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę znaczące różnice związane z korzyściami skali i zakresu, jakie zapewnia baza (pkt 7.3.4.3 zaskarżonej decyzji), ani z sytuacją konkurentów, którzy posiadają bazę na lotnisku docelowym, ze względu na specyfikę portu lotniczego w Dublinie (pkt 7.3.4.4 zaskarżonej decyzji).

¹²⁵ Co się tyczy tej ostatniej kwestii, argumentacja skarżącej nie jest wystarczająca, aby podważyć analizę przedstawioną w motywach 404–407 zaskarżonej decyzji, w wyniku której Komisja uznała, iż większa elastyczność uzyskana dzięki bazie w Dublinie zapewniała szczególną korzyść uczestnikom koncentracji. W tym zakresie wzięto pod uwagę następujące elementy:

- w przypadku 12 połączeń, na których usługi uczestników koncentracji pokrywały się, nie prowadząc jednak do monopolu, konkurenci, którzy jeszcze pozostali, nie zawsze obsługują swoje połączenia z bazy (motyw 405 zaskarżonej decyzji), co pozwala uznać, iż ci konkurenci wywierają na Ryanair presję konkurencyjną mniejszą niż presja wywierana przez Aer Lingus;
- niektóre korzyści są większe w przypadku lotniska w Dublinie niż gdzie indziej ze względu na asymetrię pochodzenia ruchu pasażerskiego na wielu połączeniach, gdzie usługi pokrywają się (w przypadku co najmniej 15 z 35 połączeń większość klientów pochodzi z Irlandii) (motyw 406 zaskarżonej decyzji), co pozwala

wyjaśnić, dlaczego baza na lotnisku w Dublinie przysparza dużo większych korzyści niż baza położona na drugim końcu trasy;

- przewoźnicy dysponujący bazą na lotnisku docelowym zazwyczaj obsługują tylko jedno połączenie do Dublina, co zmniejsza stopień zaangażowania w stosunku do połączeń z lub do Dublina (motyw 407 zaskarżonej decyzji). Natomiast aby uzyskać możliwie największą rentowność i zapewnić maksymalnie dużą liczbę przelotów w ciągu dnia, maszyna, obsługa techniczna i załogi muszą się znajdować na lotnisku w Dublinie, skąd odlatuje większość klientów, a nie na drugim końcu trasy;
- przewoźnicy dysponujący bazą na lotnisku docelowym osiągnęli mierne wyniki i niewielki udział w rynku. W przypadku co najmniej 9 z 35 połączeń, na których usługi pokrywają się, jeden konkurencyjny przewoźnik wycofał się z obsługiwania trasy, ponieważ nie był w stanie rywalizować z Aer Lingus i Ryanair (motyw 408 zaskarżonej decyzji). Badanie przeszłości umożliwia ocenę tego, co mogłoby się wydarzyć w przyszłości.

¹²⁶ Żaden argument powołany przez skarżącą w ramach krytyki zaskarżonej decyzji w tym zakresie nie pozwala podważyć wspomnianego powyżej wniosku ani dowodów powołanych na jego poparcie. Nie zostało wykazane, że Komisja pomyliła się przy ocenie przewagi konkurencyjnej, jaką baza w Dublinie zapewnia uczestnikom koncentracji.

- ¹²⁷ W związku z powyższym Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji w sposób zgodny z wymogami prawa, dlaczego okoliczność posiadania dużej bazy na lotnisku w Dublinie oznaczała znaczną korzyść w odniesieniu do połączeń do i z Dublina oraz klientów pochodzenia głównie irlandzkiego, podróżujących na tych trasach.

4. W przedmiocie „dowodów nietechnicznych”

a) Argumenty stron

- ¹²⁸ Skarżąca przyznaje, iż jeśli chodzi o pewną nieliczną kategorię pasażerów, Ryanair stanowi konkurencję dla Aer Lingus, podobnie jak jest konkurencją dla przewoźników sieciowych takich jak Air France, Lufthansa czy British Airways. „Dowody nietechniczne” przedstawione przez Komisję w odpowiedzi na skargę są więc jedynie odzwierciedleniem tej konkurencji. Na przykład systemy zarządzania wydajnością oraz monitorowanie cen stanowią standardowe praktyki w tej branży i ich stosowanie nie dowodzi tego, że Ryanair i Aer Lingus wywierają na siebie „znaczącą wzajemną presję konkurencyjną”. Monitoring obejmuje wszystkie ceny, a nie tylko taryfy Aer Lingus. Pozwala to Ryanair na reagowanie w „rzadkich przypadkach, gdy Aer Lingus lub inni przewoźnicy lotniczy oferują niższe ceny promocyjne”. Co więcej, gdyby podobieństwo systemów zarządzania wydajnością miało oznaczać, że między Ryanair a Aer Lingus istnieje intensywna konkurencja, to zostałoby to potwierdzone przez wyniki analizy ekonometrycznej Komisji, a tak się nie stało. Ponadto chociaż skarżąca nie zaprzecza, iż niekiedy koryguje swoje ceny, reagując na konkretną promocję, lub że okazjonalnie uruchamia porównawcze kampanie reklamowe, podkreśla jednak, iż takie działania promocyjne dotyczą zarówno Aer Lingus, jak i innych przewoźników narodowych. Tego rodzaju przykłady nie zaliczają się jednakże do

kategori „dowodów właściwych, wiarygodnych i spójnych”, jakie Komisja ma obowiązek przedstawić. Jeśli Aer Lingus wywiera na Ryanair jakąkolwiek presję konkurencyjną, dowody powinny wykazać, że Ryanair systematycznie oferuje niższe taryfy, kiedy Aer Lingus obsługuje jakieś połączenie. Tymczasem takiej hipotezie przeczą dowody ekonometryczne przedstawione przez Ryanair. Wreszcie Komisja nie może się opierać na dokumentach wewnętrznych Ryanair, które mają jedynie „charakter anegdotyczny”. Wybrane fragmenty powołane przez Komisję nie dowodzą tego, iż Ryanair i Aer Lingus wywierają na siebie „znaczącą wzajemną presję konkurencyjną”. W niektórych przypadkach dyskusje, do których nawiązują te fragmenty, dotyczyły nie tylko Aer Lingus, ale ogólnej sytuacji danego połączenia. Komisja nie może więc powoływać się na te dokumenty, aby utrzymywać, że pomiędzy obydwojema przewoźnikami lotniczymi zachodzi stosunek ścisłej konkurencji, i uznać, że przewoźnicy narodowi, którzy są wymienieni w tych dokumentach, nie konkurują z Ryanair.

- 129 Komisja podnosi, iż logiczną konsekwencją okoliczności, że Ryanair i Aer Lingus są jedynymi przedsiębiorstwami operującymi na 22 trasach, gdzie ich usługi pokrywają się, i że razem posiadają bardzo wysokie udziały na 13 innych połączeniach, jest wywieranie na siebie nawzajem przez te dwa przedsiębiorstwa presji konkurencyjnej. Wskazuje na to okoliczność, iż Ryanair i Aer Lingus używają podobnych systemów zarządzania wydajnością, regularnie monitorują zachowania konkurencyjne swoich głównych konkurentów i odpowiednio dostosowują do nich własne taryfy, a także fakt, iż regularnie publikują ogłoszenia reklamowe, w których porównują swoje usługi i ceny. Ponadto dokumenty wewnętrzne Ryanair zawierają oczywiste dowody istnienia konkurencji z Aer Lingus. Twierdzenie Ryanair, że z powodu przyjętego przez nią modelu niskokosztowego jej konkurenci nie wywierają odczuwalnego wpływu na jej zachowania konkurencyjne, jest w związku z tym bezpodstawne.

b) Ocena Sądu

¹³⁰ Aby uzasadnić wniosek, że Ryanair i Aer Lingus konkurują ze sobą na niektórych połączeniach, gdzie ich usługi pokrywają się (pkt 7.4 zaskarżonej decyzji), Komisja przypomina o istnieniu szeregu dowodów, które zostały przedstawione w zaskarżonej decyzji i wobec których skarżąca nie zgłosiła zastrzeżeń w skardze. Dowody te dotyczą:

- używania – „podobnie jak w przypadku wielu innych przewoźników” – podobnych systemów zarządzania wydajnością: systemu monitorowania stanu rezerwacji dla każdego lotu oraz systemu zarządzania dochodami (motywy 438–443 zaskarżonej decyzji);
- używania takiego samego oprogramowania służącego do porównywania cen (QL2), umożliwiającego im monitorowanie konkurencyjnych zachowań konkurentów i dostosowywanie się do zmian w ofercie (motywy 444, 445 zaskarżonej decyzji);
- wzajemnego monitorowania przez Ryanair i Aer Lingus swoich promocji i kampanii reklamowych oraz wzajemnego reagowania na swoje promocje (motywy 448, 449 zaskarżonej decyzji);
- wzmianek na temat Aer Lingus, jakie padały na posiedzeniach zarządu Ryanair w kontekście zmian wielkości udziałów rynkowych oraz stosunku konkurencji (przypis 471 do motywu 446 zaskarżonej decyzji; przypis 474 do motywu 448 rzeczonej decyzji).

- 131 Na podstawie tego materiału dowodowego Komisja dokonała następujących ustaleń: taryfy Aer Lingus i Ryanair są pod bezpośrednim wpływem taryf ich głównego konkurenta, ponieważ gdy Aer Lingus i Ryanair ustalają taryfy dla określonego połączenia, biorą pod uwagę ceny drugiej linii lotniczej (pkt 7.4.1, 7.4.1.2 zaskarżonej decyzji), a każdy z uczestników koncentracji reaguje na promocje i kampanie reklamowe drugiej strony (pkt 7.4.2 zaskarżonej decyzji).
- 132 Skarżąca nie kwestionuje prawdziwości „dowodów nietechnicznych” przytoczonych przez Komisję w zaskarżonej decyzji. Utrzymuje natomiast zasadniczo, iż owe dowody nie mają wystarczającej mocy dowodowej, aby je uwzględnić, oraz że w każdym razie należy wyciągać wnioski wyłącznie na podstawie „dowodów technicznych” uzyskanych z różnych analiz ekonometrycznych wykonanych w toku postępowania administracyjnego. Skarżąca podnosi też, że w każdym razie „dowody nietechniczne” nie pozwalają wykazać istnienia „znaczącej wzajemnej presji konkurencyjnej” pomiędzy uczestnikami koncentracji.
- 133 W tym względzie należy przede wszystkim stwierdzić, iż Komisja mogła się powoływać na istnienie podobnych systemów zarządzania wydajnością, monitorowanie konkurencyjnych zachowań konkurentów, reagowanie jednego uczestnika koncentracji na promocje wprowadzone przez drugiego lub monitorowanie konkurencyjnych zachowań Aer Lingus, o czym świadczą dokumenty wewnętrzne Ryanair. Te elementy mogły jak najbardziej zostać wzięte pod uwagę przez Komisję w ramach zbioru poszlak, który wykorzystała ona do oceny stanu konkurencji.
- 134 Okoliczność, iż niektóre z tych „dowodów nietechnicznych” dotyczą zarówno stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus, jak i stosunku konkurencji zachodzącego między Ryanair a wszystkimi pozostałymi przewoźnikami lotniczymi, nie ma znaczenia, ponieważ to właśnie stosunek konkurencji między uczestnikami koncentracji,

Ryanair i Aer Lingus, na trasach, które obydwie obsługują, jest badany przez Komisję na tym etapie analizy.

- ¹³⁵ Co więcej, Komisja nie oparła się na wspomnianych powyżej dowodach w celu ustalenia istnienia „znaczącej wzajemnej presji konkurencyjnej”, lecz w celu ustalenia, że uczestnicy koncentracji faktycznie konkurują ze sobą (nagłówek pkt 7.4 zaskarżonej decyzji; zob. także pkt 131 powyżej). Zatem nie trzeba starać się zweryfikować, czy można mieć zastrzeżenia do tych dowodów, dlatego że nie pozwalają uzasadnić wniosku, którego w zaskarżonej decyzji nie wyciągnięto.
- ¹³⁶ Ponadto nie można zgodzić się z twierdzeniem skarżącej, że nie wolno brać pod uwagę „dowodów nietechnicznych”, jeżeli nie są poparte „dowodami technicznymi”. W istocie nie ma potrzeby wprowadzania takiej hierarchii. Do Komisji należy całościowa ocena tego, co wynika ze zbioru poszlak wykorzystanego do oceny stanu konkurencji. Może się przy tym zdarzyć, że niektóre dowody zostaną potraktowane jako ważniejsze, a inne nie zostaną uwzględnione. Owo badanie oraz związane z nim uzasadnienie są przedmiotem kontroli legalności sprawowanej przez Sąd w zakresie decyzji Komisji w sprawach koncentracji przedsiębiorstw. I właśnie w tym kontekście należy badać argumenty skarżącej dotyczące wniosków, jakie Komisja powinna była wyciągnąć na podstawie poszczególnych analiz ekonometrycznych wykonanych w toku postępowania administracyjnego, oraz wpływ, jaki te wnioski powinny były wywrzeć na ocenę stanu konkurencji (zob. pkt 181 poniżej).
- ¹³⁷ Wobec powyższego, zważywszy w szczególności na okoliczność, iż uwagi skarżącej są ogólne, ponieważ ograniczyła się ona do wskazania, że dowody, na których Komisja oparła się, dotyczą zarówno Aer Lingus, jak i wszystkich pozostałych konkurentów, bez uwzględnienia dokonanych przez Komisję ustaleń, że w zakresie połączeń badanych w ramach oceny wpływu koncentracji na konkurencję Aer Lingus jest

najbliższym konkurentem Ryanair, należy stwierdzić, iż skarżąca nie zdołała podważyć zasadności ustaleń dokonanych przez Komisję w zaskarżonej decyzji.

- ¹³⁸ Dowody te, a w szczególności znajdujące się w aktach sprawy wybrane fragmenty dyskusji na temat Aer Lingus prowadzonych na posiedzeniach zarządu Ryanair, są szczególnie ważne, ponieważ potwierdzają ustalenia dokonane na etapie analizy udziałów w rynku i stopnia koncentracji oraz dlatego, że poprzedzają analizę danych ekonometrycznych. Zostały one uwzględnione w ramach zbioru poszlak wykorzystanego przez Komisję do badania wpływu koncentracji na konkurencję.

5. *W przedmiocie analizy ekonometrycznej Komisji*

a) Argumenty stron

- ¹³⁹ Skarżąca podkreśla, iż analiza ekonometryczna pozwala „uniknąć spekulacji” na temat znaczenia dla oceny konkurencji różnic w zakresie poziomu cen, kosztów operacyjnych, standardu usług oraz lokalizacji bazy. Analiza ekonometryczna dokonana przez Komisję zgodnie z metodą opartą na modelu „z efektami ustalonymi” (lub „na danych panelowych”) zawiera wiele błędów. Komisja nie zdołała przedstawić dowodów wpływu wywieranego przez Aer Lingus na ceny Ryanair. Jest to zgodne z twierdzeniem Ryanair, że jej polityką cenową kieruje „wola rozszerzenia jej modelu

niskocenowego” na nowe rynki i nowe połączenia, a działalność jej konkurentów nie ma na nią „istotnego wpływu”. Komisja utrzymuje, że ustaliła „systematyczną zależność” dotyczącą dwóch odrębnych zbiorów modeli związanych odpowiednio z „częstotliwością lotów” oraz „obecnością” Ryanair. Komisja twierdzi po pierwsze, że gdy częstotliwość lotów Ryanair wzrastała o 1%, ceny Aer Lingus spadały o 0,025% (to znaczy w sposób bardzo nieznaczny), a po drugie, że obecność Ryanair na jakiejś trasie zmusza Aer Lingus do stosowania cen marginalnie niższych (to znaczy o 5–8%) niż ceny, które by stosowała w innej sytuacji. Pomimo tych liczb wskazujących jedynie na ograniczoną konkurencję Komisja przeciwnie rzeczycywiście wpływ konkurencyjny, jaki obaj przewoźnicy lotniczy wywierają na siebie nawzajem.

¹⁴⁰ Po pierwsze, jeśli chodzi o domniemywany wpływ „częstotliwości lotów” na ceny, prezentacja wykonana przez Komisję jest „bardzo myląca”. Chociaż oddziaływanie wskazane przez Komisję może być statystycznie znaczące, jednak jego rzeczywiste znaczenie z ekonomicznego punktu widzenia jest znikome. Pominąwszy milczeniem w zaskarżonej decyzji jeden ze swoich własnych błędów popełnionych na początku, Komisja utrzymuje, iż gdyby Ryanair musiała całkowicie wycofać się ze wszystkich tras, na których występuje nakładanie się działalności, i zrezygnować ze wszystkich zysków, jakie na nich osiąga, spowodowałoby to wzrost cen Aer Lingus o 10–12%. Taki rezultat byłby „bardzo mało prawdopodobny”, ponieważ Ryanair zobowiązała się nie zmniejszać częstotliwości swoich lotów na trasach, na których występuje nakładanie się działalności, i wynika z „niesłychanie mylącej interpretacji”, ponieważ użyte modele nie są w stanie mierzyć wpływu tak dużych zmian. Co więcej, regresja częstotliwości lotów pokazuje, że nawet duże zmiany w częstotliwości lotów Ryanair mają tylko niewielki wpływ na ceny stosowane przez Aer Lingus.

¹⁴¹ Po drugie, co się tyczy regresji „obecności”, analiza ekonometryczna Komisji wskazuje, iż ceny stosowane przez Aer Lingus na trasach, na których operuje Ryanair, są niższe o 5–8% od cen, jakie stosuje na połączeniach nieobsługiwanych przez Ryanair. Na

ogół zdolność przewozowa Ryanair stanowi połowę wielkości ruchu pasażerskiego na każdym z omawianych połączeń. W konsekwencji, gdyby Ryanair w bardzo dużym stopniu ograniczyła swoją zdolność przewozową, tylko w niewielkim stopniu byłoby to odczuwalne na poziomie cen Aer Lingus. Tak mały wpływ wynikający z równie istotnej obecności nie wskazuje na wywieranie przez Ryanair znaczącej presji konkurencyjnej na Aer Lingus.

- ¹⁴² Po trzecie, od strony teoretycznej modele Komisji prowadzą do rezultatów, które pozostają w bezpośredniej sprzeczności z zasadami ekonomicznymi. Toteż byłoby błędem uznanie, że przy pozostałych niezmiennych czynnikach wzrost zdolności przewozowej powoduje wzrost cen. Zgodnie z dobrze znaną zasadą ekonomii wzrost sprzedaży wymaga, wręcz przeciwnie, obniżenia cen.

- ¹⁴³ Po czwarte, ustalenia Komisji nie są odporne na drobne zmiany sposobu, w jaki w użytym modelu uwzględniono efekty sezonowe. Ceny stosowane na danej trasie mogą bowiem zmieniać się systematycznie w zależności od miesiąca pod wpływem czynników, które nie mają związku z oddziaływaniem konkurencji cenowej. Model empiryczny służący do objaśnienia cen powinien brać pod uwagę efekty sezonowe, nawet jeśli nie ma „prawidłowego” sposobu, żeby to zrobić. Tymczasem w niniejszej sprawie Komisja założyła, że każdy miesiąc każdego roku jest różny, ale wszystkie połączenia podlegały podobnym oddziaływaniom w ciągu danego miesiąca. I tak na przykład w grudniu Komisja przyjęła założenie, że połączenia dowożące pasażerów do ośrodków sportów zimowych odnotowują wzrost popytu podobny do wzrostu na liniach obsługujących kierunki letnio wakacyjne, co jest w oczywisty sposób niepoprawnym założeniem. Załączony do skargi raport RBB Economics z września 2007 r. prezentujący ekonomiczną krytykę zaskarżonej decyzji wskazuje, że gdyby modelowanie efektu sezonowego zostało wykonane w sposób rozsądny, ale inaczej, wówczas nie potwierdziłby się wniosek Komisji, że Ryanair stale wywiera wpływ na ceny Aer Lingus. Modelowanie efektów sezonowych nie zostało wykonane poprawnie.

- ¹⁴⁴ Po piąte, skarżąca podnosi, iż Komisja nie zastosowała spójnych kryteriów w celu uwzględnienia lub wykluczenia okoliczności faktycznych. Skarżąca odsyła w tym względzie do krytyki ekonomicznej autorstwa RBB Economics z września 2007 r. Z analizy ekonometrycznej przeprowadzonej przez Komisję nie wynika jasno, że Ryanair i Aer Lingus reagują wzajemnie na oferowane przez siebie promocje. Wobec tego należy uznać, iż takie reakcje na promocje albo występują zbyt rzadko, albo są zbyt ograniczone, aby można było je uważać za świadczące o znaczącej konkurencji pomiędzy uczestnikami koncentracji.
- ¹⁴⁵ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- ¹⁴⁶ Skarżąca nie zgadza się z analizą regresyjną cen dokonaną przez Komisję zgodnie z tak zwaną metodą „z efektami ustalonymi”. Według niej z owej analizy nie wynika żaden dowód pozwalający ocenić wpływ Aer Lingus na ceny skarżącej, co potwierdza jej tezę, że działalność jej konkurentów nie ma na nią wpływu. Dlatego jej zdaniem Komisja przeceniła rzeczywisty wpływ konkurencyjny, jaki przewoźnicy lotniczy wywierają na siebie nawzajem.
- ¹⁴⁷ Również w tym zakresie skarżąca powtarza argumenty, które przedstawiła w toku postępowania administracyjnego, a które zostały zbadane i oddalone w zaskarżonej decyzji. W tym względzie należy odwołać się do treści zaskarżonej decyzji, aby zrozumieć rolę, jaką odegrała analiza regresyjna cen na etapie szczegółowego badania. Rolę

tę należy oceniać w świetle orzecznictwa dotyczącego zakresu uznania przysługującego Komisji w sprawach ekonomicznych (zob. pkt 29, 30 powyżej).

¹⁴⁸ Komisja przedstawiła w motywach 450–488 zaskarżonej decyzji wyniki analizy regresyjnej cen, którą wykonała, posługując się techniką regresji przekrojowej zaproponowaną przez Ryanair (pkt 7.4.3.1 zaskarżonej decyzji), oraz wyniki uzyskane po zastosowaniu techniki regresji z efektami ustalonymi, którą uważa za lepszą (pkt 7.4.3.3 zaskarżonej decyzji). Te wyniki doprowadziły ją do wniosku, iż przeprowadzona przez nią analiza potwierdza znaczące wzajemne oddziaływanie konkurencyjne między Ryanair a Aer Lingus (nagłówek pkt 7.4.3 zaskarżonej decyzji).

¹⁴⁹ W motywie 450 zaskarżonej decyzji Komisja podkreśliła na wstępie, iż „uważa, że elementy opisane w poprzedzających [punktach] dostarczają wystarczających dowodów na istnienie konkurencji między Aer Lingus a Ryanair”. Analiza regresyjna cen została przeprowadzona w celu umożliwienia Komisji weryfikacji i oceny uwag ekonometrycznych przedstawionych przez Ryanair i Aer Lingus, a także oceny, jaki mógłby być prawdopodobny wpływ każdego z uczestników koncentracji na taryfy drugiej strony.

¹⁵⁰ Zgodnie z motywem 452 zaskarżonej decyzji wspomniana analiza regresyjna cen miała na celu sprawdzenie:

- czy obecność jednego z uczestników koncentracji na trasie wiąże się ze znacznym, z punktu widzenia statystycznego i ekonomicznego, obniżeniem cen drugiego uczestnika;

- czy uczestnicy koncentracji wywierają na siebie nawzajem większą presję konkurencyjną niż jakkolwiek innych istniejący konkurent;
- czy istnienie faktycznego lub potencjalnego konkurenta obecnego w sposób znaczący na lotnisku docelowym na trasie z Dublinu ma znaczący wpływ na ceny uczestników koncentracji;
- czy silniejsza obecność jednego z uczestników koncentracji (pod względem częstotliwości lotów) wywołuje wyraźny wpływ na ceny drugiego.

¹⁵¹ Jak wynika z zaskarżonej decyzji, metoda regresji przekrojowej polega na badaniu różnic w cenach na pewnej liczbie omawianych połączeń w określonym czasie (motyw 453 zaskarżonej decyzji). Metoda ta wymaga porównania cen stosowanych na trasach, na których występuje konkurencja, z cenami stosowanymi na trasach, gdzie nie ma konkurencji. Analiza regresji z efektami ustalonymi polega na badaniu różnic w cenach na omawianych połączeniach w danym okresie, a mianowicie w okresie od stycznia 2002 r. do grudnia 2006 r. (motyw 482 zaskarżonej decyzji). Wymaga ona porównania cen stosowanych na danej trasie w okresach, w których nie ma na niej konkurencji, z cenami stosowanymi w okresach, kiedy konkurencja występuje.

¹⁵² Jeśli chodzi o analizę regresji z efektami ustalonymi, Komisja zaznaczyła, że regresja oparta na próbie z efektami ustalonymi właściwymi dla połączenia może złagodzić nieprawidłowość polegającą na pominięciu zmiennej, jaka występuje przy regresjach przekrojowych. Komisja uważa, iż ta metoda jest „najbardziej odpowiednia do oceny presji konkurencyjnej wywieranej przez Ryanair na Aer Lingus” (motyw 477 zaskarżonej decyzji).

- 153 Argumenty stron dotyczące analizy regresji przekrojowej zostały przytoczone i ocenione w dalszej części (zob. pkt 183 i nast. poniżej), tylko analiza regresji z efektami ustalonymi została zbadana w niniejszych wywodach.
- 154 Krytykując analizę regresji z efektami ustalonymi dokonaną przez Komisję, skarżąca podnosi szereg argumentów, które należy zbadać według porządku logicznego przyjętego w zaskarżonej decyzji, gdzie Komisja najpierw wzięła pod uwagę kryterium obecności (zob. motyw 482 zaskarżonej decyzji), a dopiero później zbadała kryterium częstotliwości lotów (zob. motyw 485 zaskarżonej decyzji).
- 155 Jeśli chodzi o wpływ „obecności” na ceny, skarżąca utrzymuje, iż analiza przeprowadzona przez Komisję wykazała, że ceny stosowane przez Aer Lingus na trasach, na których operuje skarżąca, są niższe o 5–8% od cen, które Aer Lingus stosuje na połączeniach, których skarżąca nie obsługuje. Ponieważ zdolność przewozowa Ryanair na ogół stanowi połowę wielkości ruchu pasażerskiego na każdym z omawianych połączeń, gdyby Ryanair w bardzo dużym stopniu ograniczyła swoją zdolność przewozową, tylko w niewielkim stopniu byłoby to odczuwalne na poziomie cen Aer Lingus. Tak mały wpływ wynikający z równie istotnej obecności nie wskazuje na wywieranie przez Ryanair znaczącej presji konkurencyjnej na Aer Lingus. Ponadto Komisja nie zdołała przedstawić dowodów wpływu wywieranego przez Aer Lingus na ceny Ryanair (zob. pkt 139, 141 powyżej).
- 156 Po pierwsze, Komisja uznała, iż regresja z efektami ustalonymi nie dostarcza prawidłowych ocen dotyczących możliwego wpływu obecności Aer Lingus na ceny Ryanair. Podkreśliła w tym względzie, iż istnieje zbyt mała liczba przykładów wejścia lub wycofania się Aer Lingus w przypadku połączenia, na którym Ryanair już operowała (motyw 486 zaskarżonej decyzji). Tego ostatniego ustalenia skarżąca nie kwestionuje.

157 Należy zatem pokreślić, iż Komisja przyznała w zaskarżonej decyzji, że nie jest w stanie dostarczyć ekonometrycznego dowodu oddziaływania Aer Lingus na ceny Ryanair i że wyjaśnieniem tego jest wspomniana powyżej przyczyna. Komisja nie omieszkła jednak zaznaczyć, iż „to nie potwierdza ani nie obala hipotezy, że Aer Lingus wywiera presję konkurencyjną na ceny Ryanair.” Komisja poparła to stwierdzenie, dodając, że „dowody przedstawione [w pkt 7.4.2 zaskarżonej decyzji] wykazują jasno, iż Ryanair, jak również Aer Lingus kontrolują stale każdą swój własny wskaźnik wypełnienia miejsc oraz wzajemnie swoje ceny i odpowiednio je dostosowują” (motyw 486 zaskarżonej decyzji i przypis 487, w którym nawiązano do pkt 7.4.2 zaskarżonej decyzji, gdzie jest mowa o tym, że każdy z uczestników koncentracji reaguje na promocje i kampanie reklamowe drugiego).

158 Skarżąca ogranicza się więc w tej kwestii do powtórzenia fragmentu zaskarżonej decyzji, jednakże nie jest możliwe, by na tej podstawie wywnioskować, że pomiędzy uczestnikami koncentracji nie ma presji konkurencyjnej. Brak wystarczających danych na temat wejścia lub wycofania się Aer Lingus w przypadku połączenia, na którym Ryanair już operowała, można wyjaśnić obiektywną przyczyną niekwestionowaną przez skarżącą i nie wystarcza do twierdzenia, że presja konkurencyjna pomiędzy uczestnikami koncentracji, wynikająca z innych dowodów przedstawionych w zaskarżonej decyzji, została przeceniona przez Komisję.

159 Po drugie, Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji, iż skoro istnieje wiele przykładów wejścia lub wycofania się Ryanair w przypadku połączeń, na których Aer Lingus już operowała, analiza regresji z efektami ustalonymi jest jak najbardziej odpowiednia, aby ocenić, czy obecność Ryanair jest „powiązana negatywnie” z cenami Aer Lingus (motyw 483 zaskarżonej decyzji). Tego również skarżąca nie zakwestionowała.

- 160 Analiza regresji z efektami ustalonymi pozwala w szczególności potwierdzić hipotezę, że „w zależności od kryterium obecność Ryanair wiąże się ze stosowaniem przez Aer Lingus cen niższych o 7–8%, kiedy chodzi o pary miast według definicji rynku przyjętej przez Komisję, oraz niższych o około 5%, kiedy chodzi o pary lotnisk”. Zdaniem Komisji taki efekt jest ekonomicznie i statystycznie znaczący we wszystkich testowanych regresjach (motyw 485 zaskarżonej decyzji), natomiast skarżąca twierdzi, iż wskazuje to jedynie na ograniczoną konkurencję.
- 161 Skarżąca nie krytykuje więc tych wyników jako takich, lecz tylko ich znaczenie. Otóż twierdzenia skarżącej w tym zakresie nie pozwalają zrozumieć, dlaczego wpływ jej obecności na taryfy Aer Lingus nie może być uważany za ekonomicznie i statystycznie znaczący, jak utrzymuje Komisja.
- 162 W tym względzie należy podkreślić, iż wpływ na wysokość cen rzędu 7–8% na pierwszy rzut oka wydaje się znaczący. Taki efekt może raczej być niedoszacowany, ponieważ mamy do czynienia ze średnią, która nie bierze w szczególności pod uwagę połączeń, na których koncentracja prowadziłaby do powstania monopolu. Podobnie, jak zostało to powiedziane w motywie 488 zaskarżonej decyzji, porównanie dokonane przez Komisję nie uwzględnia wpływu na taryfy Aer Lingus obecności Ryanair jako potencjalnego konkurenta na trasach z Dublina (pkt 7.6 zaskarżonej decyzji). Na tych połączeniach jest rzeczywiście prawdopodobne, iż Aer Lingus ustala ceny niższe niż by to robiła, gdyby Ryanair nie posiadała bazy na lotnisku w Dublinie. Skarżąca nie może zatem ograniczyć się do zakwestionowania znaczenia przypisanego stwierdzonemu wpływowi z powodu, iż – według niej – nie jest on dostatecznie znaczący z ekonomicznego punktu widzenia.
- 163 Ponadto ważne jest, by nie tracić z pola widzenia roli analizy regresji z efektami ustalonymi w ramach oceny stanu konkurencji. Komisja wskazała na przykład w zaskarżonej decyzji, iż analiza ta potwierdza i uzupełnia wnioski wyciągnięte na podstawie dowodów jakościowych, a mianowicie, że Ryanair i Aer Lingus są bliskimi

konkurentami. Podkreśliła, iż owe wyniki są również zgodne z opinią większości osób pytanym w trakcie przeprowadzonej wśród klientów ankiety, z której wynika, że uczestnicy koncentracji są „najbliższymi konkurentami”, kiedy inni przewoźnicy operują na trasie. Z tego tytułu Komisja stwierdziła, że „[r]egresje z efektami ustalonymi dostarczają w konsekwencji jasnych dowodów potwierdzających, że ceny Aer Lingus podlegają obecnie presji konkurencyjnej ze strony Ryanair” (motywy 489, 490 zaskarżonej decyzji). W tym właśnie kontekście należy oceniać rolę analizy regresji z efektami ustalonymi. Wynika stąd, iż w zaskarżonej decyzji w mniejszym stopniu akcentuje się intensywność konkurencji istniejącej między Ryanair a Aer Lingus, a bardziej okoliczność, że obydwa te przedsiębiorstwa są „najbliższymi konkurentami” oraz że Ryanair wywiera presję konkurencyjną na Aer Lingus. Wyniki uzyskane przez Komisję przy zastosowaniu kryterium obecności pozwalają potwierdzić te dwie ostatnie opinie.

¹⁶⁴ W konsekwencji skarżąca nie wykazała, w jaki sposób Komisja przekroczyła granice uprawnień dyskrecyjnych w zakresie oceny sytuacji natury ekonomicznej, które przysługują jej w świetle orzecznictwa.

¹⁶⁵ Jeśli chodzi o wpływ „częstotliwości lotów” na ceny, skarżąca podnosi, iż prezentacja w zaskarżonej decyzji jest „bardzo myląca”, ponieważ nawet jeśli oddziaływanie stwierdzone przez Komisję jest statystycznie znaczące, jego znaczenie ekonomiczne jest znikome. Komisja pominęła również milczeniem w zaskarżonej decyzji błąd popełniony na początku w toku postępowania administracyjnego i doszła do „wysoce nieprawdopodobnego” wniosku. Ponadto regresja częstotliwości lotów pokazuje, że nawet duże zmiany w częstotliwości Ryanair mają tylko niewielki wpływ na ceny stosowane przez Aer Lingus (zob. pkt 140 powyżej).

166 W tej kwestii należy zaznaczyć, iż w analizie regresji z efektami ustalonymi Komisja zastosowała inne kryterium niż użyte w pierwszej kolejności kryterium obecności, badane powyżej. Chodzi mianowicie o kryterium częstotliwości lotów, które ma na celu zweryfikować, czy częstotliwość lotów jednego z uczestników koncentracji na danej trasie przekłada się na stosowanie niższych cen przez drugiego uczestnika (motyw 482 zaskarżonej decyzji). Komisja wyraźnie stwierdziła w zaskarżonej decyzji, że rezultat uzyskany w regresjach opartych na częstotliwości lotów pozwala zwiększyć pewność co do prawidłowości wyników uzyskanych przy zastosowaniu kryterium obecności (motyw 485 akapit czwarty zaskarżonej decyzji). Według Komisji wpływ na ceny określony dzięki kryterium częstotliwości lotów stanowi więc dodatkowy element pozwalający sprawdzić „rzetelność” wyniku uzyskanego przy użyciu kryterium obecności.

167 W tym kontekście Komisja doszła do wniosku, że pomiar stopnia obecności Ryanair za pomocą częstotliwości lotów na trasie, jako zmiennej zastępczej, pozwala potwierdzić, iż Ryanair wywiera presję konkurencyjną na Aer Lingus. Komisja zaznaczyła również w zaskarżonej decyzji, że „[w] zależności od kryterium efekt koncentracji w zakresie cen wynikający z regresji dotyczących częstotliwości lotów wynosi około 5–6% (średnio na wszystkich połączeniach) lub 10–12% (jeśli bierze się pod uwagę tylko połączenia, gdzie usługi nakładają się)” (motyw 485 akapit czwarty zaskarżonej decyzji).

168 Tej analizy Komisji nie może podważyć twierdzenie skarżącej, że jej prezentacja jest „bardzo myląca”, a wniosek – „wysoce nieprawdopodobny”. Zarzucając ów „wysoce nieprawdopodobny” charakter, skarżąca podnosi, że zobowiązała się nie zmniejszać po przeprowadzeniu koncentracji częstotliwości swych lotów na trasach, gdzie występuje nakładanie się działalności. Tymczasem takie zobowiązanie, które dotyczy przyszłości, nie podważa wyników analizy ekonometrycznej wykonanej przez Komisję na podstawie danych, które obejmują okres od stycznia 2002 r. do grudnia 2006 r. Na tym etapie analizy Komisja jedynie przedstawiła różne elementy uwzględnione

w zbiorze poszlak, na podstawie którego doszła do wniosku, iż strony faktycznie konkurują ze sobą (pkt 7.4 zaskarżonej decyzji).

- 169 Zarzucając prezentacji „bardzo mylący” charakter, skarżąca utrzymuje, iż użyte modele nie są w stanie mierzyć wpływu tak dużych zmian. Według skarżącej Komisja przedstawia „alternatywną i myłą interpretację” regresji częstotliwości lotów, starając się obliczyć oczekiwany wzrost cen w sytuacji, gdyby skarżąca znikła ze wszystkich połączeń obsługiwanych przez Aer Lingus. W tym zakresie powołuje się na pkt 290 załącznika IV do zaskarżonej decyzji. Jednakże należy stwierdzić, iż Komisja przedstawiła w rzeczonym załączniku powody, dla których posłużyła się hipotezą krytykowaną przez skarżącą. W tym przypadku chodziło o zastosowanie przez analogię metody użytej przez ekspertów ekonomicznych zajmujących się w Stanach Zjednoczonych sprawą *FTC v. Staples/Office Depot* (zob. pkt 288–290 załącznika IV do zaskarżonej decyzji oraz odesłania do publikacji zawarte w przypisie 87 wspomnianego załącznika). Skarżąca nie może więc ograniczyć się do twierdzenia, że hipoteza ta stanowi „alternatywną i myłą interpretację” regresji częstotliwości lotów, nie wypowiadając się na temat przedstawionych przez Komisję powodów wykorzystania rzeczonej hipotezy w ramach niniejszej sprawy. Należy także wziąć pod uwagę dodatkową rolę przypisaną przez Komisję analizie wpływu częstotliwości lotów na ceny, o której to roli wspomniano jedynie w celu potwierdzenia, że Ryanair wywiera presję konkurencyjną na Aer Lingus oraz w celu zwiększenia pewności co do prawidłowości wyników otrzymanych dzięki użyciu kryterium obecności (zob. pkt 166, 167 powyżej). Niezależnie od tego, czy wyniki te zostały uzyskane po zastosowaniu kryterium obecności czy kryterium częstotliwości lotów, mają one w każdym razie jedynie ograniczoną rolę w ramach oceny stanu konkurencji (zob. pkt 163 powyżej).

- 170 W konsekwencji skarżąca nie wykazała, w jaki sposób Komisja przekroczyła granice uprawnień dyskrecjonalnych w zakresie oceny sytuacji natury ekonomicznej, które przysługują jej w świetle orzecznictwa.

- 171 Co się tyczy zarzutu dotyczącego błędu popełnionego początkowo przez Komisję, należy zaznaczyć, iż wynika on z pkt 64 załącznika IV do pisma w sprawie przedstawienia zarzutów wystosowanego w toku postępowania administracyjnego, gdzie Komisja oświadcza, co następuje:

„[...] Takie podejście pozwala Komisji [...] interpretować współczynnik w postaci zmiennej częstotliwości jako elastyczność cen w stosunku do częstotliwości miesięcznej, jaką oferuje rywal na danej trasie. Tak więc, na przykład, jeśli współczynnik wynosi 0,02, oznacza to, iż zwiększenie częstotliwości miesięcznej o 1% jednego z konkurentów powoduje wzrost cen o 2%”.

- 172 W zdaniu drugim Komisja powinna była napisać: „jeśli współczynnik wynosi 2”. Nie jest to jednak poważny błąd. Dotyczy hipotetycznego przykładu użytego w celu zilustrowania działania współczynnika w ramach stosowania kryterium częstotliwości lotów. Błąd ten nie ma związku z interpretacją rzeczywistych wyników przez Komisję. Zresztą wcale nie został zatajony, lecz wyraźnie o nim wspomniano w zaskarżonej decyzji (pkt 285, 286 załącznika IV do zaskarżonej decyzji). Ponadto ów błąd nie ma związku z kryterium obecności, które jest uważane za bardziej stosowne (zob. pkt 166 powyżej).

- 173 Nie można zatem zarzucać Komisji, że w zaskarżonej decyzji przedstawiła nieprawidłową analizę z powodu drobnego błędu, który wygląda na błąd pisarski popełniony we wcześniejszym stadium.

- 174 Jeśli chodzi o argument, że modele Komisji są sprzeczne z teorią ekonomii, gdyż prowadzą do paradoksalnego rezultatu, a mianowicie do tego, że wzrost zdolności przewozowej powoduje wzrost cen (zob. pkt 142 powyżej), należy zaznaczyć, jak zrobiła to Komisja, że ponieważ zdolność przewozowa w sektorze pasażerskich przewozów

lotniczych jest ustalana przed cenami, zastosowane kryteria ekonometryczne rekonstruują związek między cenami a popytem przewidywanym w momencie, kiedy ustala się zdolność przewozową (a nie rzeczywistym popytem). Argument skarżącej nie uwzględnia więc specyfiki omawianego sektora, w którym decyzje dotyczące zdolności przewozowej odznaczają się pewnymi szczególnymi cechami.

¹⁷⁵ W ramach argumentu, że ustalenia Komisji nie są odporne na drobne zmiany założeń przyjętych do budowy modelu, skarżąca twierdzi, iż Komisja założyła, że każdy miesiąc każdego roku jest różny, ale wszystkie połączenia podlegały podobnym oddziaływaniom w ciągu danego miesiąca. Natomiast skarżąca uważa, że gdyby modelowanie efektu sezonowego zostało wykonane w sposób rozsądny, ale inaczej, wówczas nie potwierdziłby się wniosek Komisji, że Ryanair stale wywiera wpływ na ceny Aer Lingus (zob. pkt 143 powyżej).

¹⁷⁶ W tej kwestii należy zauważyć, iż analiza regresji z efektami ustalonymi przeprowadzona przez Komisję polega na poszukiwaniu na poszczególnych trasach różnic, które wpływają na ceny i nie zmieniają się w czasie. Komisja przedstawiła w załączniku IV do zaskarżonej decyzji powody, dla których uważa, iż uzyskane wyniki są odporne na uwzględnianie innych zmiennych kontrolnych związanych z czynnikami popytu i podaży, które mogą zmieniać się w czasie oraz w zależności od połączenia. Komisja zaznaczyła, iż użycie metody z efektami ustalonymi w czasie pozwala odpowiednio kontrolować sezonowość oraz wstrząsy egzogeniczne dla dowolnego miesiąca. Wyniki te są odporne nawet na stosowanie modeli zastępczych w celu uwzględnienia sezonowości, proponowanych przez Ryanair w toku postępowania administracyjnego (pkt 255–267 załącznika IV do zaskarżonej decyzji).

- 177 Skarżąca ogranicza się więc do twierdzenia, iż inne podejście do efektów sezonowych mogłoby zmienić uzyskane wyniki. Tymczasem w załączniku do zaskarżonej decyzji jest mowa o tym podejściu, a skarżąca nie wyjaśnia, dlaczego uwagi Komisji na ten temat są błędne.
- 178 W konsekwencji skarżąca nie wykazała, w jaki sposób Komisja przekroczyła granice uprawnień dyskrecjonalnych w zakresie oceny sytuacji natury ekonomicznej, które przysługują jej w świetle orzecznictwa.
- 179 W odpowiedzi na argument dotyczący użycia niespójnych kryteriów w celu uwzględnienia lub wykluczenia okoliczności faktycznych (zob. pkt 144 powyżej), należy zauważyć, iż w zaskarżonej decyzji oraz w załączniku IV do niej Komisja przeprowadziła dokładne badanie wszystkich danych ekonometrycznych przekazanych przez strony, a także uwag, jakie mogły one przedstawić na temat swoich własnych danych. Komisja wykonała również dalsze testy i rozszerzenia podstawowych regresji zawartych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, aby odpowiedzieć na te uwagi (zob. pkt 7.3 załącznika IV do zaskarżonej decyzji poświęcony tym uwagom).
- 180 Na podstawie tego badania oraz biorąc pod uwagę okoliczność, iż w swoich uwagach na ten temat skarżąca ogranicza się do powtórzenia przedstawionych gdzie indziej zarzutów dotyczących różnych aspektów analizy regresji z efektami ustalonymi dokonanej przez Komisję, należy uznać, że skarżąca nie wykazała, w jaki sposób Komisja przekroczyła granice uprawnień dyskrecjonalnych w zakresie oceny sytuacji natury ekonomicznej, które przysługują jej w świetle orzecznictwa.

181 Jeśli chodzi o zarzut, że z analizy ekonometrycznej przeprowadzonej przez Komisję nie wynika jasno, że Ryanair i Aer Lingus reagują wzajemnie na oferowane przez siebie promocje, należy podkreślić, iż nie taki był cel tej analizy (zob. pkt 150 powyżej). W części zaskarżonej decyzji poświęconej badaniu promocji i kampanii reklamowych Komisja nie oparła się na analizie regresji z efektami ustalonymi, lecz na analizie strategii reklamowych Aer Lingus i Ryanair (zob. pkt 7.4.2 zaskarżonej decyzji, a także liczne wzmianki zawarte w przypisach 474–477 dotyczące komunikatów prasowych, dokumentów wewnętrznych Ryanair oraz odpowiedzi Aer Lingus na kwestionariusz Komisji). Wnioski wyciągnięte przez Komisję w tej części zaskarżonej decyzji nie mogą więc zostać podważone jako takie przez wyniki analizy ekonometrycznej, która nie miała na celu badania tego zagadnienia.

182 Zatem z badania treści zaskarżonej decyzji oraz jej załącznika IV wynika, iż żaden z argumentów wysuniętych przez skarżącą nie jest w stanie podważyć zasadności wniosków, do jakich doszła Komisja, niezależnie od tego, czy chodzi o zastosowaną metodę, czy o uzyskane wyniki, czy też o sposób ich wykorzystania w zaskarżonej decyzji w ramach oceny wpływu koncentracji na konkurencję.

183 W tym względzie należy przypomnieć, iż w każdym razie wyniki analizy regresji przeprowadzonej przez Komisję zostały wykorzystane wyłącznie do potwierdzenia i uzupełnienia wniosków wyciągniętych na podstawie dowodów jakościowych wskazujących, że Ryanair i Aer Lingus są bliskimi konkurentami.

6. *W przedmiocie analiz ekonometrycznych przedstawionych przez Ryanair*

a) Argumenty stron

184 Skarżąca utrzymuje, iż Komisja świadomie zignorowała dane ekonometryczne, które skarżąca przedstawiła w toku postępowania administracyjnego. Dane te miały posłużyć do sprawdzenia, czy obecność Aer Lingus na jakiejś trasie powstrzymywała Ryanair przed stosowaniem wyższych cen. Zawierały one dane przekrojowe porównujące różne połączenia, obejmujące w sumie ponad 300 tras europejskich, a także model panelowy. Według skarżącej te dwa elementy pokazywały niezmiennie, że kiedy skarżąca ustala swoje ceny, nie podlega presji konkurencyjnej wynikającej z obecności Aer Lingus na jakiejś trasie. Dane przekazane przez Ryanair mają wiele przewag nad modelem użytym przez Komisję (krytyka ekonomiczna RBB Economics z września 2007 r.).

185 Po pierwsze, model przekrojowy Ryanair wykorzystuje dane dotyczące połączeń, które obsługuje. Dane te nie zostały uwzględnione przez Komisję ze „względów teoretycznych” związanych z okolicznością, że nie dotyczyły bezpośrednio Irlandii, skąd wychodzą połączenia objęte oddziaływaniem koncentracji, oraz że możliwe jest, iż „niezauważone różnice” między połączeniami mają wpływ na wyniki. Obydwa zastrzeżenia są w oczywisty sposób pozbawione podstaw, ponieważ Ryanair stosuje ten sam model ekonomiczny w całej Europie, nie robiąc rozróżnienia na trasy irlandzkie i nie irlandzkie, oraz dlatego że zastrzeżenie odnoszące się do „niezauważonych różnic” dotyczy również modelu Komisji, która sama przyznała, że przy jej modelu wystąpił „problem wyboru” oraz „problem endogeniczności” w zakresie częstotliwości lotów.

- 186 Po drugie, regresja panelowa przedstawiona przez Ryanair pozwala kontrolować fluktuacje znacząco wpływające na ceny stosowane na danej trasie. Ten właśnie element decyduje o wyższości metody skarżącej nad modelami Komisji, w których najprawdopodobniej nie uwzględniono odpowiednio czynników związanych z popytem. W zasadzie Komisja uznała zalety tej zmiennej typu „proxy” dla popytu na poziomie połączeń, lecz arbitralnie zdecydowała się ją odrzucić z powodu, iż teoretycznie jest możliwe, że zmienna „nie sprawdzi się w niektórych” okolicznościach. Ponadto jeśli chodzi o wniosek Ryanair, że Aer Lingus nie ma żadnego znaczącego wpływu na jej ceny, Komisja utrzymuje, iż „niemożność udowodnienia istnienia statystycznego związku nie oznacza, że ów związek nie istnieje” (motyw 476 zaskarżonej decyzji). Komisja narzuca zatem kryterium niemożliwe do spełnienia.
- 187 Po trzecie, Komisja określiła metodę ekonometryczną Ryanair jako „niekonwencjonalną”, podczas gdy jest to metoda stosowana przez ekonomistów w pracach, na których opiera się analiza Komisji (pkt 117, 288 załącznika IV do zaskarżonej decyzji).
- 188 W konsekwencji dane Ryanair opierają się na modelach solidniejszych od modeli Komisji, są reprezentatywne dla modelu ekonomicznego tej firmy, pozwalają uwzględnić fluktuacje popytu i są bardziej „rzetelne” w obliczu zmiany założeń modelowania. Analiza ekonometryczna Komisji nie przeczy zresztą sformułowanemu na podstawie tych danych wnioskowi, że Aer Lingus nie wywiera presji konkurencyjnej na Ryanair.
- 189 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- ¹⁹⁰ Skarżąca utrzymuje, że Komisja nie mogła nie uwzględnić jej danych ekonometrycznych – jak to uczyniła – z powodów wymienionych w zaskarżonej decyzji (pkt 7.4.3.1 zaskarżonej decyzji oraz pkt 5 jej załącznika IV w zakresie dotyczącym analizy regresji przekrojowej; pkt 7.4.3.2 zaskarżonej decyzji i pkt 6 jej załącznika IV w zakresie dotyczącym regresji dwufazowych).
- ¹⁹¹ Skarżąca powtarza również w tym zakresie argumenty, które przedstawiła w toku postępowania administracyjnego, a które zostały zbadane i oddalone w zaskarżonej decyzji. W tym względzie należy odwołać się do treści zaskarżonej decyzji, aby zrozumieć rolę, jaką odegrała analiza regresyjna cen na etapie szczegółowego badania. Rolę tę trzeba oceniać w świetle orzecznictwa dotyczącego zakresu uznania przysługującego Komisji w sprawach ekonomicznych (zob. pkt 29, 30 powyżej).
- ¹⁹² Należy bowiem przede wszystkim zaznaczyć, iż Komisja dokładnie zbadała w zaskarżonej decyzji obydwa opracowania ekonometryczne przekazane przez Ryanair. Tak więc odrzucając analizę regresji przekrojowej, Komisja wskazała, że Ryanair starała się ustalić, czy jej własne ceny są niższe na trasach, na których konkuruje z Aer Lingus, oraz że Ryanair utrzymywała, iż uzyskała ów rezultat, analizując taryfy na 313 obsługiwanych przez siebie połączeniach europejskich, a dopiero potem sformułowała wniosek, że nie ma statystycznie znaczącego związku między jej własnymi cenami a obecnością Aer Lingus na danej trasie (motywy 457–459 zaskarżonej decyzji). Komisja nie zgodziła się uznać, iż to stwierdzenie stanowi dowód niewywierania przez Aer Lingus presji konkurencyjnej na Ryanair z następujących powodów: po pierwsze, wyniki analizy nie są „rzetelne”, to znaczy nie wytrzymałyby drobnej zmiany założeń wyjściowych, a pewne szczególne problemy techniczne odbierają tym wynikom wiarygodność; po drugie, porównywanie różnych połączeń (metoda przekrojowa) jest problematyczne, gdyż nie uwzględnia specyfiki tych połączeń; a po trzecie,

przedstawione dane nie ograniczają się do połączeń z i do Dublina, lecz dotyczą również dużej liczby połączeń europejskich, które nie są połączeniami ani z Dublina, ani do Dublina (motywy 460–462 zaskarżonej decyzji i pkt 5.2 jej załącznika IV).

¹⁹³ W celu usunięcia tych problemów na tyle, na ile to możliwe, Komisja przeprowadziła własną analizę przekrojową połączeń z i do Dublina. Uzyskane wyniki nie potwierdziły twierdzeń Ryanair. Wykazały natomiast, że ceny Aer Lingus są niższe na trasach, na których operuje Ryanair, oraz że Ryanair stosuje niższe ceny w sytuacji, kiedy konkuruje z Aer Lingus. Z przyczyn technicznych Komisja uznała jednak w zaskarżonej decyzji, iż nie można wyciągnąć żadnych ostatecznych wniosków ani z analizy przekrojowej Ryanair, ani z jej własnej analizy (motywy 463–468 zaskarżonej decyzji).

¹⁹⁴ Ponadto należy stwierdzić, iż – wbrew temu, co twierdzi skarżąca – Komisja nie odrzuciła arbitralnie w zaskarżonej decyzji jej dwóch raportów dotyczących regresji dwufazowych (nazywanych również „regresjami panelowymi”). Raporty te zostały skrupulatnie zbadane, a nie zostały uwzględnione w charakterze dowodów z powodów wymienionych w motywach 473–475 zaskarżonej decyzji i w pkt 6 jej załącznika IV. Komisja podkreśliła zwłaszcza, iż metoda zastosowana przez Ryanair de facto zredukowała podejście polegające na doborze próby do prostej analizy przekrojowej. Defekt, który skłonił Komisję do odrzucenia zarówno analizy przekrojowej Ryanair, jak i swej własnej analizy, a mianowicie niedostateczne uwzględnienie specyfiki połączeń, dyskwalifikuje również analizę regresji dwufazowej Ryanair. Komisja stwierdziła także, iż wybierając złożoną metodę dwufazową oraz zbiór danych obejmujący połączenia z Irlandii, Ryanair zwiększyła prawdopodobieństwo, że jej regresja nie da wyników statystycznie znaczących.

- 195 Zatem z badania treści zaskarżonej decyzji oraz jej załącznika IV wynika, iż żaden z argumentów wysuniętych przez skarżącą nie jest w stanie podważyć zasadności wniosków Komisji, że po pierwsze, ani analiza przekrojowa Komisji, ani analiza Ryanair nie są dostatecznie wiarygodne (motyw 468 zaskarżonej decyzji), a po drugie, że analiza regresji dwufazowej Ryanair nie ma wystarczającej mocy dowodowej, aby potwierdzić to, iż Ryanair nie podlega żadnej presji konkurencyjnej ze strony Aer Lingus na trasach z Irlandii (motyw 476 zaskarżonej decyzji).

7. *W przedmiocie presji konkurencyjnej wywieranej przez czarterowe linie lotnicze*

a) Argumenty stron

- 196 Skarżąca twierdzi, iż czarterowe linie lotnicze wywierałyby presję konkurencyjną na podmiot powstały w wyniku koncentracji „na przykład w kontekście kierunków letnio wakacyjnych lub narciarskich”. Komisja popełniła błąd, wykluczając w pkt 6.7 zaskarżonej decyzji czarterowe linie lotnicze z rynku właściwego. Największa część miejsc czarterowych jest bowiem wypuszczana na rynek w formie wycieczek zorganizowanych oferowanych przez biura podróży. Komisja zakwestionowała w zaskarżonej decyzji wszelkie znaczenie tych miejsc z tego powodu, iż „[r]ynek sprzedaży pakietów miejsc dla biur podróży jest rynkiem upstream w stosunku do rynku sprzedaży miejsc dla klientów indywidualnych” (motyw 299 zaskarżonej decyzji). Natomiast klienci rezerwujący loty czarterowe w biurach podróży mogliby równie dobrze rezerwować przeloty rejsowe u przewoźników takich jak Ryanair [zob. decyzja Komisji z dnia 4 maja 2007 r. (sprawa COMP/M.4601 – KarstadtQuelle/MyTravel)].

Komisja wskazała również w zaskarżonej decyzji, że „[o]koliczność, iż przewoźnicy oferujący minimalny zakres usług wpływają w sposób negatywny na biura podróży, nie oznacza jednak, że owe biura podróży wywierają presję konkurencyjną na uczestników koncentracji” (motyw 308 zaskarżonej decyzji). Natomiast negatywne skutki, jakie odczułyby biura podróży ze strony tanich przewoźników, wynikałyby niewątpliwie z „odpośredniczenia” (to znaczy, że konsumenci zdecydowaliby się raczej sami dokonać rezerwacji wakacji za granicą zamiast wykupić wycieczkę zorganizowaną). Gdyby – co jest prawdopodobne – biura podróży reagowały na spadek sprzedaży obniżeniem swych cen, żeby zapłacić swoje samoloty czarterowe, spowodowałoby to w konsekwencji, że część konsumentów zrezygnowałaby z tanich przewoźników regularnych, żeby na powrót korzystać z produktów oferowanych przez biura podróży. Innymi słowy, biura podróży mogłyby wywierać pewną presję na przewoźników regularnych w przypadkach, gdy ci ostatni przewożą konsumentów na kierunkach wakacyjnych.

- ¹⁹⁷ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżące, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- ¹⁹⁸ Skarżąca utrzymuje, iż czarterowe linie lotnicze wywierałyby presję konkurencyjną na podmiot powstały w wyniku koncentracji „na przykład w kontekście kierunków lotnisk wakacyjnych lub narciarskich”. Wspomniane linie czarterowe powinny więc zostać uwzględnione w ramach definicji rynku właściwego oraz oceny wpływu na konkurencję.

199 Jednakże ta krytyka ogranicza się jedynie do przypomnienia stanu faktycznego zbadanego przez Komisję w pkt 6.7 zaskarżonej decyzji, w którym stwierdziła ona, po pierwsze, że „większość usług oferowanych przez czarterowe linie lotnicze nie należy do tego samego rynku co usługi regularnego transportu lotniczego (sprzedaż wycieczek zorganizowanych, sprzedaż miejsc biuram podróży)”, a po drugie, że „kwestia, czy sprzedaż biletów na sam przelot należy do tego samego rynku właściwego [może pozostać otwarta], gdyż nie wpływa to na zmianę oceny dokonanej pod kątem konkurencji” (motyw 311 zaskarżonej decyzji). Ten drugi wniosek opiera się na niezakwestionowanym przez skarżącą w niniejszej sprawie spostrzeżeniu, iż czarterowe linie lotnicze, oferując bardzo małą liczbę biletów na sam przelot na omawianych trasach, nie wywierają znaczącej presji konkurencyjnej na grupę Ryanair–Aer Lingus (motyw 306 zaskarżonej decyzji).

200 Powody przedstawione w zaskarżonej decyzji są wystarczające, by uzasadnić wnioski, które Komisja wyciągnęła na ich podstawie. Ponadto skarżąca nie wykazała, że uwzględnienie czarterowych linii lotniczych miałoby wpływ na ocenę stanu konkurencji dokonaną przez Komisję.

201 W związku z powyższym należy oddalić ten argument skarżącej.

8. *W przedmiocie ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów*

a) Argumenty stron

- 202 Skarżąca podnosi, że przywiązywanie „nadmiernej wagi” do ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów doprowadziło Komisję do stwierdzenia istnienia stosunku konkurencji między Aer Lingus a skarżącą dużo bliższego niż jest on w rzeczywistości. Ankieta ta jest jej zdaniem pod wieloma względami „niewystarczająca i wadliwa”, jak wynika z załączonego do skargi raportu York Aviation z września 2007 r. dotyczącego niektórych aspektów zaskarżonej decyzji.
- 203 Po pierwsze, skarżąca utrzymuje, iż owa ankieta została tak źle opracowana, że pytania do pasażerów były „niejednoznaczne i mylące”. Komisji nie wolno było, patrząc rozsądnie, zignorować tych niejednoznaczności w sytuacji, gdy jeden z kluczowych problemów do rozstrzygnięcia dotyczył kwestii, czy dane drugorzędne lotnisko jest dostatecznie bliskim substytutem określonego lotniska głównego. W tym względzie Komisja sama zaznaczyła, że ankieta nie miała służyć ocenie substytucyjności portów lotniczych.
- 204 Po drugie, skarżąca twierdzi, iż wykonanie ankiety miało wiele wad. Przede wszystkim jej zakres był zbyt ograniczony, żeby ankieta mogła być reprezentatywna dla całej populacji, przez co jej wyniki nie są wiarygodne. Tylko jedno z około 50 rozpatrywanych lotnisk (a mianowicie port lotniczy w Dublinie) zostało objęte ankietą (a nie lotniska w Cork, Shannon, lotniska w Zjednoczonym Królestwie lub w Europie kontynentalnej), co może prowadzić do poważnego niedoszacowania liczby pasażerów pochodzenia innego niż irlandzkie oraz stopnia, w jakim pasażerowie uważają przewoźników nieirlandzkich za substytuty na połączeniach między Dublinem a Zjednoczonym Królestwem lub Europą kontynentalną. Ponadto o ile w zasadzie ankieta może być zorganizowana w ten sposób, że prosi się respondentów, żeby samodzielnie wypełnili formularz, jednak w tym przypadku metoda ta okazała się w oczywisty sposób nieodpowiednia z powodu niejednoznacznego lub tendencyjnego sformułowania

ostatecznej wersji kwestionariusza (zob. pytanie ósme kwestionariusza dotyczące zastępowalności) i była niezgodna z dobrą praktyką. Podobnie z uwagi na czas, w którym przeprowadzano ankietę, pokrycie czasowe pod względem wyboru pory dnia oraz dni tygodnia było nieodpowiednie, co podważa wiarygodność wyników [na przykład na trasie Dublin–Londyn (Heathrow), na której lata wielu pasażerów biznesowych, ankietę została zorganizowana w weekend, czyli w okresie, kiedy właśnie oni rzadziej podróżują]. W dodatku kwestionariusz rozdawano tylko w języku angielskim, co oznacza, że liczba pasażerów nieangielskojęzycznych, którzy wypełnili kwestionariusz (na przykład mieszkańców terytoriów zamorskich lub niektórych pracowników migrujących zamieszkałych w Irlandii), była ograniczona oraz że wzrosło ryzyko, że kwestionariusz zostanie źle zinterpretowany.

205 Po trzecie, skarżąca wskazuje, iż późniejsza analiza wyników ankiety jest również „w oczywisty sposób wadliwa”. Zwłaszcza „rozsądny decydent” nie mógłby wyciągnąć wniosków, jakie Komisja wyciągnęła na podstawie tych wyników, bez wcześniejszego ich ważenia w sposób wskazany przez Ryanair, to znaczy w sposób, który zaprezentowano w raporcie York Aviation z września 2007 r.

206 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

207 W zaskarżonej decyzji Komisja powołała się na ankietę przeprowadzoną przez jej służby wśród pasażerów, by następnie stwierdzić, iż wynika z niej, że pasażerowie

lotów z lub do Dublinu uważają Aer Lingus i Ryanair za „najbliższych konkurentów” (pkt 7.3.5 zaskarżonej decyzji, w szczególności motyw 416 i przypis 450, a także pkt 3 załącznika I i tabela A.4.5 w załączniku II do zaskarżonej decyzji). Wyniki zostały przeanalizowane przy uwzględnieniu danych nieważonych (pkt 7.3.5.1 zaskarżonej decyzji), danych nieważonych dla poszczególnych kategorii tras (pkt 7.3.5.2 zaskarżonej decyzji) oraz danych ważonych i są to wyniki znaczące (motyw 428 zaskarżonej decyzji). Potwierdziła je inna ankieta przeprowadzona przez Aer Lingus (motyw 430 zaskarżonej decyzji).

208 Jeśli chodzi o zarzuty dotyczące koncepcji ankiety oraz zadawanych pytań, należy podkreślić, iż w motywie 419 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, jaki był główny cel ankiety, a mianowicie potwierdzenie lub obalenie twierdzenia Ryanair, że ów przewoźnik oraz Aer Lingus nie były uważane za substytuty przez swoich klientów latających na trasach z Dublinu. Wobec tego Komisja miała podstawy, by uznać, że zadanie pytania bezpośrednio pasażerom, czy rozważali Aer Lingus lub Ryanair przy wyborze lotu na konkretnej trasie z Dublinu, jest najlepszym sposobem, by uniknąć nieobiektywnych odpowiedzi na pytanie, które ma za zadanie zweryfikować twierdzenie Ryanair, że uczestnicy koncentracji nie wywierają na siebie nawzajem presji konkurencyjnej. W związku z tym skarżąca nie może krytykować wyboru takiego pytania.

209 Podobnie nie można twierdzić, iż zakres ankiety był zbyt ograniczony, żeby ankieta mogła być reprezentatywna, skoro Komisja zebrała około 2500 odpowiedzi na kwestionariusz przygotowany specjalnie dla tej sprawy oraz zgodnie z wnioskiem, który został w tym celu zgłoszony przez Ryanair. Pozostałe zastrzeżenia skarżącej w stosunku do ankiety, a mianowicie twierdzenie, że przeprowadzono ją podczas weekendu, w języku angielskim, tylko w Dublinie oraz przy użyciu metody samodzielnego wypełniania kwestionariusza, zostały omówione w załączniku I do zaskarżonej decyzji, w którym szczegółowo przedstawiono ankietę przeprowadzoną wśród pasażerów (motyw 415 zaskarżonej decyzji) i w ramach którego Komisja zasadniczo wyjaśniła w przekonujący sposób, iż te szczególne cechy ankiety można wytłumaczyć brakiem czasu niezbędnego do przygotowania ankiety na większą skalę, prowadzonej przez cały tydzień, w wielu językach, na innych lotniskach oraz bez korzystania

z techniki samodzielnego wypełniania formularzy, która skądinąd jest często stosowana w transporcie lotniczym.

²¹⁰ W odpowiedzi na zarzut, że wyniki ankiety nie są oparte na danych ważonych, należy zaznaczyć, iż w następstwie odpowiedzi Ryanair na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów Komisja dokonała ważenia wyników w sposób zaproponowany przez Ryanair i stwierdziła, że najważniejsze wnioski nie uległy zmianie. Zostało to omówione w motywach 426–430 zaskarżonej decyzji, a skarżąca nie zakwestionowała tych wyjaśnień w ramach niniejszej skargi.

²¹¹ W konsekwencji, zważywszy w szczególności na okoliczność, iż uwagi skarżące mają charakter ogólny, ponieważ ograniczyła się ona do wskazania na możliwość przeprowadzenia bardziej wyczerpującej ankiety, bez uwzględnienia uwarunkowań związanych z terminami przedawnienia w sprawach dotyczących kontroli koncentracji, należy uznać, iż skarżąca nie wykazała w sposób zgodny z wymogami prawa, że wspomniane powyżej ustalenia Komisji są błędne.

9. *W przedmiocie ankiety przeprowadzonej wśród klientów instytucjonalnych*

a) Argumenty stron

²¹² Skarżąca podnosi, iż Komisja nie zachowała się jak „niezależny, staranny i obiektywny ankieter”, kiedy oceniała wyniki ankiety przeprowadzonej wśród klientów

instytucjonalnych (w szczególności jeśli chodzi o odpowiedzi na pytania piętnaste, dziewiętnaste i dwudzieste pierwsze kwestionariusza). Działała w sposób wybiórczy i niespójny, powołując te wyniki w celu poparcia swej tezy, że istniało jeszcze „różnicowanie między Aer Lingus a Ryanair pod względem marki i oferty usług” (motyw 366; przypis 377 zaskarżonej decyzji), a nie biorąc ich pod uwagę w innych przypadkach, na przykład w odniesieniu do kwestii zastępowalności lotnisk, na takiej podstawie, iż odpowiedzi te „okazały się mieć niewielkie znaczenie dla niektórych aspektów dochodzenia” (motyw 97 zaskarżonej decyzji). Decydując się na zignorowanie tych odpowiedzi przy analizie tego, jak bliski jest stosunek konkurencji między Ryanair a Aer Lingus, Komisja nie uwzględniła opinii przedsiębiorstw, które nie uważają Ryanair i Aer Lingus ani lotnisk, które obsługują, za bliskich konkurentów. Według Komisji opinie dużych klientów instytucjonalnych są „niekoniecznie reprezentatywne” dla opinii klientów Ryanair i Aer Lingus, ponieważ klienci instytucjonalni są na ogół bardziej wyczuleni na kwestię czasu podróży i dlatego, że wielu z nich korzysta ze specjalnych warunków (programy tylko dla firm) u przewoźników sieciowych, przez co nie są bezstronni w stosunku do tych przewoźników (motyw 414 zaskarżonej decyzji). Te stwierdzenia nie zostały wykazane, a wykluczyły bardzo ważną kategorię pasażerów, zwłaszcza dla Aer Lingus, a mianowicie pasażerów wyczulonych na kwestię czasu podróży. Przez wyłączenie tych danych Komisja przeceniła stopień konkurencji istniejącej między Ryanair a Aer Lingus, w szczególności na połączeniach, gdzie pasażerowie biznesowi wyczuleni na czas podróży stanowią duży procent całkowitej liczby pasażerów. Na przykład w okresie między czerwcem 2005 r. a czerwcem czerwca 2006 r. Microsoft zarezerwował 3268 biletów na trasie Dublin–Londyn (Heathrow) w Aer Lingus i tylko 34 bilety na trasie Dublin–Londyn (Stansted) w Ryanair.

²¹³ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- 214 Skarżąca krytykuje sposób, w jaki Komisja wykorzystwała odpowiedzi klientów instytucjonalnych na skierowany do nich kwestionariusz. Wprawdzie niektóre z tych odpowiedzi zostały wykorzystane w zaskarżonej decyzji, na przykład do ustalenia, że wciąż istnieje pewna różnica między Aer Lingus a Ryanair pod względem marki i oferty usług (motyw 366 zaskarżonej decyzji), inne jednak nie zostały uwzględnione, ponieważ Komisja uważała, iż mają ograniczoną wartość, w szczególności w zakresie dotyczącym substytucyjności lotnisk (motyw 97 zaskarżonej decyzji). Komisja przedstawiła pewne wyjaśnienia na ten temat w motywie 414 zaskarżonej decyzji.
- 215 Wydaje się całkowicie zrozumiałe, iż odpowiedzi pasażerów lub konkurentów na niektóre pytania okazują się bardziej lub mniej istotne czy przekonujące od odpowiedzi udzielonych na inne pytania. Nie można zatem zarzucać Komisji, że działa w sposób niespójny lub nieracjonalny tylko dlatego, że przywiązuje mniejszą wagę do odpowiedzi, które uważa za mniej istotne.
- 216 W rozpoznawanej sprawie skarżąca nie może ignorować racji przedstawionych w zaskarżonej decyzji na poparcie ustaleń dokonanych w niej przez Komisję, jeśli chodzi o wyniki ankiety przeprowadzonej wśród klientów instytucjonalnych (motywy 36, 97, 414 zaskarżonej decyzji). W tym względzie stwierdzenie, że opinie dużych klientów instytucjonalnych są niekoniecznie reprezentatywne dla opinii klientów Ryanair i Aer Lingus, ponieważ klienci instytucjonalni mogą być bardziej wyczuleni na czynnik czasowy i mieć pozawierane umowy z przewoźnikami sieciowymi, nie może być określone jako niepotwierdzona hipoteza. Klienci instytucjonalni są na ogół bardziej wrażliwi na czynnik czasu niż inni pasażerowie, a wiele przedsiębiorstw zawiera umowy z jednymi lub z kilkoma liniami lotniczymi.

- 217 Okoliczność, iż jeden klient instytucjonalny zarezerwował dużo większą ilość biletów w Aer Lingus na loty w kierunku Londyn-Heathrow niż w Ryanair na loty w kierunku Londyn–Stansted nie stanowi poważnej wskazówki co do tego, że obydwie usługi nie są zastępowalne, ponieważ ta firma zawarła umowę z Aer Lingus, co tłumaczy jej aktualne preferencje dla lotów realizowanych przez tego przewoźnika lotniczego. Zresztą sprzedaż biletów w ramach umów z przedsiębiorstwami stanowi mniej niż 5% obrotów Aer Lingus (przypis 331 zaskarżonej decyzji), w związku z czym większość jej pasażerów nie korzysta z tego rodzaju umów. W każdym razie z odpowiedzi klientów instytucjonalnych wynika, iż około 80% uczestników ankiety wskazało, że uważa Ryanair i Aer Lingus za bliskich konkurentów na trasach z i do Irlandii (odpowiedź na pytanie drugie kwestionariusza).

- 218 Żaden z argumentów przedstawionych w tym zakresie przez skarżącą nie pozwala więc podważyć analizy zawartej w zaskarżonej decyzji. Racje przedstawione przez Komisję w motywie 414 zaskarżonej decyzji na poparcie jej decyzji, żeby nie brać pod uwagę niektórych wyników ankiety przeprowadzonej wśród klientów instytucjonalnych, są uzasadnione w sposób wymagany prawem.

10. *W przedmiocie szkody wyrządzonej konsumentom*

a) Argumenty stron

- 219 Skarżąca utrzymuje, iż Komisja nie wykazała w zaskarżonej decyzji, że domniemywane wyeliminowanie skutecznej konkurencji między Aer Lingus a skarżącą wyrządzi

szkodę konsumentom, prowadząc do wzrostu cen lub ograniczenia liczby lotów (motyw 491 zaskarżonej decyzji). Analiza regresji przeprowadzona przez Komisję jest zdaniem skarżącej „bardzo wadliwa” i nie pozwala na wyciągnięcie takiego wniosku. Co więcej, Komisja zignorowała szczegółową analizę wskazującą, iż na trasach obsługiwanych przez tylko jednego przewoźnika ceny nie są wyższe niż na połączeniach, gdzie operuje wielu przewoźników. Komisja nie wykazała również w zaskarżonej decyzji, iż zwiększenie liczby lotów i uruchomienie nowych połączeń jest wynikiem stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus (motyw 493 zaskarżonej decyzji).

220 Ponadto jeśli chodzi o potencjalną konkurencję między Aer Lingus a skarżącą na piętnastu trasach obsługiwanych aktualnie tylko przez jednego z tych dwóch przewoźników lotniczych (motywy 498–540 zaskarżonej decyzji), skarżąca utrzymuje, iż Komisja przeceniła presję konkurencyjną, jaką ci obaj przewoźnicy lotniczy wywierają na siebie nawzajem, a nie doceniła presji konkurencyjnej wywieranej przez strony trzecie oraz ich zdolności wejścia na te trasy. W szczególności Komisja niesłusznie stwierdziła, iż na trasach irlandzkich Ryanair i Aer Lingus korzystają ze specjalnych przywilejów, które sprawiają, że wejście innych przewoźników jest „mało prawdopodobne”. Komisja nie zdołała wykazać za pomocą dowodów posiadających wymaganą moc dowodową, iż koncentracja znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję, eliminując potencjalną konkurencję na piętnastu wskazanych przez nią połączeniach.

221 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- 222 W kwestii szkody dla konsumentów skarżąca ogranicza się do przytoczenia treści zaskarżonej decyzji, podnosząc, iż jest ona niewystarczająca do uzasadnienia wniosków, jakie Komisja z niej wyciągnęła.
- 223 W zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła jednak dokładnie powody, które sprawiłyby, że koncentracja zlikwidowałaby faktyczną konkurencję między Ryanair a Aer Lingus ze szkodą dla klientów zarówno na trasach, gdzie usługi obydwu uczestników koncentracji pokrywają się (pkt 7.5 zaskarżonej decyzji), jak i na połączeniach obsługiwanych tylko przez jednego z nich (pkt 7.6 zaskarżonej decyzji). Analiza pojedynczych połączeń również została przeprowadzona w zaskarżonej decyzji, a Komisja doszła do takich samych wniosków (pkt 7.9 zaskarżonej decyzji).
- 224 W tych samych wywodach Komisja zaznaczyła, iż utrudnienia dla konkurencji, a więc szkody dla konsumentów, wynikałyby ze zniknięcia stosunku konkurencji istniejącego między Ryanair a Aer Lingus oraz z okoliczności, iż żaden pozostały konkurent lub konkurent potencjalnie wchodzący na rynek nie byłby w stanie skutecznie rywalizować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. Poza wpływem na ceny koncentracja miałaby również niekorzystne następstwa w zakresie jakości oferty oraz wyboru oferowanego klientom, ponieważ podmiot powstały w wyniku koncentracji nie podlegałby już presji istniejącej wcześniej pomiędzy Ryanair a Aer Lingus.
- 225 Co się tyczy uwag odnoszących się do analizy ekonometrycznej, niezależnie od tego, czy chodzi o opracowanie Komisji, czy o analizy skarżącej, argumenty te były już badane powyżej. Zważywszy, iż skarżąca nie dodała nic nowego w tym zakresie, należy odesłać do wywodów przedstawionych na ten temat wcześniej (zob. pkt 138–194 powyżej).

226 Żaden z argumentów przedstawionych przez skarżącą nie pozwala więc podważyć analizy zaprezentowanej w zaskarżonej decyzji.

227 Z całości powyższych rozważań wynika, iż zarzut pierwszy należy oddalić w całości.

228 Ponieważ powyższy wniosek ma znaczenie dla oceny analizy wpływu koncentracji na konkurencję, konieczne będzie jednak zbadanie trzech pozostałych zarzutów, które dotyczą tej kwestii.

B — W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego oceny barier wejścia na rynek

229 Po dokonaniu oceny stanu faktycznej konkurencji na rynkach właściwych i przedstawieniu powodów, które sprawiłyby, iż koncentracja wyeliminowałaby faktyczną konkurencję pomiędzy uczestnikami koncentracji ze szkodą dla klientów, Komisja zbadała, w jakim stopniu wejście na rynek nowego przedsiębiorstwa mogłoby wyrzucić presję na zachowanie podmiotu powstałego w wyniku koncentracji (pkt 7.8 zaskarżonej decyzji). Komisja zaznaczyła, że aby wejście na rynek mogło być uważane za wystarczający nacisk konkurencyjny na uczestników koncentracji, powinno być prawdopodobne, nastąpić we właściwym czasie oraz być wystarczające do powstrzymania lub przewyciężenia potencjalnych antykonkurencyjnych skutków koncentracji (motyw 545 zaskarżonej decyzji i przypis 547, w którym znajduje się odesłanie do pkt 68 wytycznych).

230 Analiza przeprowadzona przez Komisję w zaskarżonej decyzji, która ma istotne znaczenie w ramach oceny niniejszego zarzutu, obejmuje następujące etapy: po pierwsze, ustalenie, czy ograniczenia prawne nie odgrywają dużej roli jako bariery wejścia na rynek (pkt 7.8.2 zaskarżonej decyzji); po drugie, ustalenie, czy istnienie barier wejścia na rynek ma związek z „silną pozycją” Ryanair i Aer Lingus, które dysponują dużymi bazami w Irlandii (pkt 7.8.3 zaskarżonej decyzji); po trzecie, czy koszty i ryzyko wejścia są znaczne w przypadku rynku obsługiwanego już przez dwa silne towarzystwa lotnicze, które mają już dobrze wyrobioną markę (pkt 7.8.4 zaskarżonej decyzji); po czwarte, czy ryzyko „agresywnych działań odwetowych” ze strony grupy Ryanair–Aer Lingus byłoby wysokie [w ramach tego badania Komisja przypomniła próby wejścia na rynek podjęte przez easyJet, MyTravelLite i Go Fly (pkt 7.8.5 zaskarżonej decyzji)]; po piąte, ustalenie, czy konkurenci uważają inne rynki za bardziej atrakcyjne niż mały rynek irlandzki (pkt 7.8.6 zaskarżonej decyzji); po szóste, ustalenie, czy przeciążenie lotnisk stanowi istotną barierę wejścia na rynek zarówno w przypadku portu lotniczego w Dublinie, jak i niektórych portów docelowych (pkt 7.8.7 zaskarżonej decyzji); a po siódme, ustalenie, czy solidna pozycja podmiotu powstałego w wyniku koncentracji na lotnisku w Dublinie utrudniłaby rozwój działalności konkurentów (pkt 7.8.8 zaskarżonej decyzji).

231 W ramach konkluzji w tym zakresie Komisja uznała, iż obsługiwanie rejsów z lub do Dublina przy konkurencji z grupą Ryanair–Aer Lingus napotkałoby wiele poważnych barier wejścia na rynek. Bariery te polegają nie tylko na problemie częściowego przeciążenia portu lotniczego i związane są zwłaszcza z mocno ugruntowaną pozycją Ryanair i Aer Lingus w kraju, w którym mają bazę macierzystą. Dochodzenie wykazało, iż ze względu na te bariery jakiegokolwiek wejście nowego przewoźnika jest mało prawdopodobne, a wręcz nieprawdopodobne, na prawie wszystkich połączeniach, na których usługi pokrywają się. Przy braku potencjalnych nowych konkurentów na większości tras, na których usługi pokrywają się, oraz biorąc pod uwagę okoliczność, iż konkurenci jednomyślnie stwierdzili, że nawet nie rozważają wejścia w bezpośrednią rywalizację na dużą skalę z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji (w szczególności przez otwarcie bazy w Dublinie), Komisja uznała, iż jakiegokolwiek wejście nowego operatora jest nieprawdopodobne, nie nastąpiłoby we właściwym momencie i byłoby niewystarczające, by stanowić dostatecznie silną presję konkurencyjną dla podmiotu powstałego w wyniku koncentracji i wyeliminować prawdopodobne skutki

antykonkurencyjne planowanego połączenia przedsiębiorstw (motyw 784 zaskarżonej decyzji).

1. *W przedmiocie znaczenia, jakie należy przypisać kwestii niewchodzenia nowych konkurentów na rynki właściwe*

a) Argumenty stron

232 Na wstępie skarżąca przyznaje, że aby można było uważać wejście na rynek za wystarczający nacisk konkurencyjny, powinno ono być prawdopodobne, nastąpić we właściwym czasie oraz być wystarczające do zapobieżenia lub przeciwdziałania potencjalnym antykonkurencyjnym skutkom planowanej koncentracji (motyw 545 zaskarżonej decyzji). Jednakże skarżąca twierdzi, iż Komisja popełniła wiele oczywistych błędów w ocenie, kiedy ustalała, czy w rozpoznawanej sprawie przesłanki te zostały spełnione, stwierdzając, że jakiegokolwiek wejście nowego operatora jest nieprawdopodobne, nie nastąpiłoby we właściwym momencie i byłoby niewystarczające, by stanowić dostatecznie silną presję konkurencyjną dla podmiotu powstałego w wyniku koncentracji i wyeliminować prawdopodobne skutki antykonkurencyjne planowanego połączenia przedsiębiorstw (motyw 784 zaskarżonej decyzji). Według skarżącej planowana koncentracja nie utrudniłaby znacząco skutecznej konkurencji, zważywszy że samo zagrożenie wejściem wystarczy do zrównoważenia wszelkich ograniczeń konkurencji wynikających z koncentracji. Skarżąca podkreśla w tym względzie, iż nie ma niezgody między nią a Komisją co do okoliczności, że w następstwie koncentracji wejście stanie się „mało prawdopodobne” na wielu trasach.

233 Zdaniem skarżącej zasadniczy problem dotyczy w rzeczywistości znaczenia, jakie należy przypisać omawianemu brakowi wejść na rynek. Podczas gdy Komisja uważa, iż ów brak oznacza, że istnieją bariery wejścia na rynek, skarżąca utrzymuje z kolei, że niewchodzenie nowych firm należy raczej wyjaśnić obecnością na omawianych trasach operatywnego przewoźnika lotniczego, którego usługi są dla klientów tak zadowalające, że nie ma już miejsca na wejście na rynek, które byłoby rentowne. Ponieważ ocena domniemywanych antykonkurencyjnych skutków oraz ocena barier wejścia na rynek są ze sobą ściśle powiązane, wejście nowej firmy ma znaczenie tylko, jeśli zostanie uznane za konieczne w celu zrównoważenia wyeliminowania presji konkurencyjnej, które ma nastąpić w wyniku koncentracji. Tymczasem Komisja mocno przeceniła presję konkurencyjną, która rzekomo miałaby zniknąć w następstwie koncentracji, i z tego powodu mocno zawyżyła poziom wejść na rynek wymagany do zrównoważenia tego ubytku. Na zliberalizowanym rynku, który charakteryzuje się mnogością potencjalnych nowo wchodzących przedsiębiorstw, samo zagrożenie wejściem we właściwym czasie wystarczy, aby uniemożliwić podmiotowi powstałemu z połączenia przedsiębiorstw wykorzystanie zniknięcia wskazywanej presji konkurencyjnej. Zatem Komisja niesłusznie obstaje przy konieczności wejścia na rynek, które powinno „nastąpić we właściwym czasie” i w sposób „niewątpliwy”, a także niesłusznie uważa, iż wejście tylko na kilka z 50 połączeń objętych koncentracją nie ma wystarczającej skali, by przeciwdziałać domniemywanym antykonkurencyjnym skutkom.

234 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

235 Przyjęcie argumentacji przedstawionej tytułem wstępu przez skarżącą wymagałoby w rzeczywistości wycofania się z ustaleń, których Sąd dokonał w wyniku badania zarzutu pierwszego.

²³⁶ Jak podniosła skarżąca, prawdą jest, że ocena domniemywanych skutków antykonkurencyjnych oraz ocena barier wejścia na rynek są ze sobą blisko powiązane. W tym zakresie należy zaznaczyć, iż skarżąca zgadza się z wyrażoną przez Komisję opinią, że wejście nowej firmy ma znaczenie od strony teoretycznej, gdy pozwala ono na zrównoważenie wyeliminowania presji konkurencyjnej, które ma nastąpić w wyniku koncentracji. Właśnie z tego punktu widzenia Komisja badała w pkt 7.8 zaskarżonej decyzji zagadnienie wejścia nowych konkurentów na rynki właściwe.

²³⁷ Jednakże po zbadaniu zarzutu pierwszego Sąd potwierdził ustalenia dokonane przez Komisję, jeśli chodzi, po pierwsze, o ocenę konkurencji istniejącej aktualnie między Ryanair a Aer Lingus, a po drugie, o wpływ koncentracji na tę konkurencję.

²³⁸ W tym kontekście jako punkt wyjścia dla zagadnienia wejścia nowych konkurentów na rynki właściwe przyjmuje się założenie, że nowa firma stara się wejść na rynek, na którym działa podmiot powstały w wyniku koncentracji, to znaczy podmiot, który – jak zostało ustalone wcześniej – zlikwiduje faktyczną konkurencję pomiędzy uczestnikami koncentracji ze szkodą dla klientów.

²³⁹ W konsekwencji samo „zagrożenie” wejściem, o którym wspomina skarżąca, nie jest wystarczające. Przedstawione przez skarżącą wyjaśnienie, że niewchodzenie nowych firm można wytłumaczyć jej operatywnością na omawianych trasach i zadowoleniem klientów, co wyklucza wszelkie perspektywy na dochodową działalność nowo wchodzących przedsiębiorstw, również nie jest dostateczne. W tym stadium analizy ważne jest, by scharakteryzować perspektywę wejścia równoważącego antykonkurencyjne skutki konkretnie określone w zaskarżonej decyzji.

2. W przedmiocie przypadków wejścia i wyjścia w sektorze transportu lotniczego

a) Argumenty stron

²⁴⁰ Skarżąca utrzymuje, iż istnieniu barier wejścia na rynek stwierdzonemu przez Komisję przeczy wiele przypadków wejścia i wyjścia, które są typowe dla sektora transportu lotniczego w Europie od czasu jego deregulacji (zob. raport York Aviation z dnia 31 lipca 2008 r. dotyczący wejść i wyjść na rynku europejskiego transportu lotniczego). Sektor ten charakteryzuje się dynamiczną konkurencją i niskim poziomem barier wejścia na rynek, co jest widoczne na przykładzie „błyskawicznej ekspansji” Ryanair w Europie. Ponadto wiele organów ochrony konkurencji uważa, iż nie powinno się traktować udziałów w rynku jako wskazujących bezwarunkowo na istnienie barier wejścia na rynek. Organy te stwierdziły, iż było wiele przykładów wejścia i wyjścia w sektorze transportu lotniczego, co tworzy zagrożenie wejściem przy braku ograniczeń związanych z lotniskami lub oknami czasowymi [zob. na przykład decyzję Komisji z dnia 11 lutego 2004 r. (sprawa COMP/M.3280 – Air France/KLM)]. Ponadto niezgodne z prawdą jest twierdzenie, że przewoźnicy lotniczy nie wchodzą na rynki, na których operuje już Ryanair: od kwietnia 2003 r. do października 2006 r. miały miejsce 63 przykłady takich wejść na pary miast oraz 9 przykładów takich wejść na pary lotnisk, w tym również w Irlandii (zob. raport RBB Economics z dnia 20 lutego 2007 r. w sprawie barier wejścia).

²⁴¹ Komisja nie zgadza się z tą argumentacją. W szczególności zwraca uwagę, iż sprawa Air France/KLM różni się od niniejszej sprawy pod następującymi względami: odstąpienie okien czasowych zaproponowane przez uczestników tamtej operacji na trasie Paryż–Amsterdam było tylko jednym z wielu zastosowanych środków zaradczych; podmiot powstały w wyniku tamtego połączenia miał konkurencję w postaci pociągu o wysokiej prędkości; różni konkurenci okazywali zainteresowanie wejściem na rozpatrywany rynek lub domagali się okien czasowych na tamtej trasie.

b) Ocena Sądu

- 242 Skarżąca kwestionuje analizę przedstawioną przez Komisję w zaskarżonej decyzji w zakresie dotyczącym kwestii wejścia na rynki właściwe, podkreślając, że dla sektora transportu lotniczego od czasu jego deregulacji typowe są liczne przypadki wejścia na rynek i wyjścia z rynku.
- 243 Twierdzenie to jest zbyt ogólne, by pozwalało zrozumieć, dlaczego analiza Komisji miałyby być błędna. Owa analiza nie dotyczy bowiem sektora transportu lotniczego, lecz koncentruje się w szczególności na 35 trasach z Irlandii, na których usługi uczestników koncentracji pokrywają się. Specyfika tych połączeń oraz przewoźników lotniczych, którzy na nich operują, została przedstawiona w zaskarżonej decyzji, gdzie Komisja podkreśliła przewagę wynikającą z faktu posiadania bazy w Irlandii, powszechną znajomość marek Ryanair i Aer Lingus na tych rynkach, liczne nieudane próby wejścia, okoliczność, iż konkurenci jednomyślnie stwierdzili, że nawet nie rozważają wejścia w bezpośrednią rywalizację na dużą skalę z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. Ocena konkurencji oraz ocena przypadków wejścia na rynek opierają się więc na analizie ukierunkowanej na rynki właściwe, a nie na sektor transportu lotniczego w ogólności.
- 244 Ponadto należy zaznaczyć, iż dane z raportu RBB Economics, na które powołuje się skarżąca, wcale nie potwierdzają jej tezy (zob. raport RBB Economics z dnia 20 lutego 2007 r. w sprawie barier wejścia). Z tabeli przedstawionej w załączniku III do tego raportu (zatytułowanej „Przykłady niedawnych przypadków wejścia w konkurencję z Ryanair”) wynika, iż większość przykładów przytoczonych w odniesieniu do połączeń z Irlandii (lotniska w Dublinie, Cork lub Shannon) stanowiły nieudane próby wejścia, gdyż przewoźnik lotniczy, który podejmował taką próbę, już po roku nie obsługiwał połączenia (na trasie Cork–Londyn: bmibaby; na trasie Dublin–Londyn: CityJet; na trasie Dublin–Bristol: Air Southwest; na trasie Dublin–Glasgow: British Airways; na trasie Shannon–Londyn: easyJet), albo też wejścia Aer Lingus (na trasach

Dublin–Bristol i Dublin–Liverpool). Były tylko trzy wyjątki (połączenie Dublin–Londyn: Air France, wskazane w zaskarżonej decyzji, połączenie Dublin–Málaga: Spanair i połączenie Dublin–Faro: TAP Portugal, bez informacji na temat obecności na trasie w roku następnym). Wszystkie pozostałe przykłady dotyczą tras, które nie mają wylotu ani przylotu na lotniskach w Dublinie, Cork lub Shannon. Zatem ze wszystkich konkurentów działających na rynku to właśnie Aer Lingus wywiera największą presję konkurencyjną na Ryanair, jeśli chodzi o 35 tras, na których usługi uczestników koncentracji pokrywają się. Inne przypadki niedawnego wejścia mają marginalne znaczenie.

²⁴⁵ W związku z powyższym nie ma podstaw, aby uważać, iż istnieniu barier wejścia, o którym Komisja wspomina w zaskarżonej decyzji, przeczą liczne przykłady wejścia i wyjścia, które są charakterystyczne dla sektora transportu lotniczego w Europie od czasu jego deregulacji.

3. *W przedmiocie uwzględnienia modelu ekonomicznego Ryanair*

a) Argumenty stron

²⁴⁶ Skarżąca zarzuca Komisji, że nie przeprowadziła oceny wejść w kontekście stosowanego przez nią modelu ekonomicznego (niskie koszty – niskie ceny). Barierę wejścia na rynek określa się jako czynnik powodujący, że „wejście na rynek jest niemożliwe lub nierentowne, pozwalający równocześnie zasiedziały przedsiębiorstwom

na stosowanie cen wyższych od poziomu wynikającego z procesu konkurencyjnego” (pkt 38 dokumentu Komisji w sprawie konsultacji dotyczącego stosowania art. 82 WE). Obecny brak nowych wejść na trasach z Dublinu obsługiwanych przez Ryanair nie jest oznaką znacznych barier wejścia na rynek ani nieprawidłowego działania mechanizmu konkurencji. Wręcz przeciwnie, wskazuje, iż Ryanair oferuje ceny oraz zdolność przewozową tak konkurencyjne, że inni przewoźnicy lotniczy uważają, że wejście na rynek nie miałyby sensu, gdyż nie są oni w stanie konkurować z Ryanair w zakresie cen, a popyt nie jest dostatecznie duży, by uzasadniać zwiększenie zdolności przewozowych. Gdyby Ryanair zmodyfikowała swój model ekonomiczny, stosując „ceny wyższe od poziomu wynikającego z procesu konkurencyjnego”, wówczas inni przewoźnicy lotniczy mogliby swobodnie wejść na trasy, które ona obsługuje. W tym względzie skarżąca zwraca uwagę, iż Komisja zignorowała lub odrzuciła dowody wskazujące, iż na trasach, na których Ryanair jest jedynym przewoźnikiem, stosowane przez nią ceny są równie niskie albo wręcz niższe od cen stosowanych przez nią na trasach, na których ma do czynienia z konkurencją (zob. krytyka ekonomiczna RBB Economics z września 2007 r.). Ponadto należałoby wziąć pod uwagę wolę Ryanair zachowania Aer Lingus jako „odrębnej marki”. Koncentracja ma więc na celu wejście do innego segmentu rynku i konkurowanie z przewoźnikami lotniczymi „oferującymi pełen zakres usług”, nie jako tani przewoźnik, lecz jako przewoźnik oferujący usługi podobne do usług owych przewoźników, tylko w niższej cenie. Cel ten jest łatwiejszy do osiągnięcia poprzez połączenie z istniejącym przewoźnikiem narodowym niż poprzez tworzenie nowych linii lotniczych i nowej marki, w szczególności ze względu na brak okien czasowych na głównych lotniskach.

²⁴⁷ Komisja podnosi, że wprowadzenie definicja przytoczona przez skarżącą obowiązuje przy ocenie zachowania przedsiębiorstwa w świetle art. 82 WE, jednak nie stosuje się bezpośrednio w dziedzinie kontroli koncentracji. Odpowiednie kryterium polega na ustaleniu, czy wejście na rynek zapobiegłoby wzrostowi cen powyżej poziomu sprzed operacji. Co więcej, okoliczność, iż Ryanair regularnie osiąga wysokie zyski, stoi w sprzeczności z jej twierdzeniem, że zwiększa ona maksymalnie liczbę pasażerów, nie pobierając wysokich cen, w przypadkach gdy jest jedynym operatorem. Ponadto żaden inny przewoźnik poza Aer Lingus nie ma bazy kosztowej i zaangażowanych

aktywów porównywalnych z Ryanair, aby konkurować na kierunkach z Dublinu. Dla nowo wchodzącego przewoźnika, którego lotnisko bazowe znajduje się w punkcie docelowym połączenia, „koszty alternatywne” związane z wejściem są wyższe niż te same koszty Aer Lingus, gdyż ma ona większe możliwości przesunięcia maszyn na trasy, gdzie jest mniej intensywna konkurencja cenowa. Wejście na rynek przy konkurencji z operatorem, którego koszty są najniższe, byłoby ryzykowane i potencjalnie nierentowne w kontekście koniecznych inwestycji. Owo połączenie inwestycji utopionych i potencjalnie niskich przychodów stanowi barierę wejścia na rynek.

b) Ocena Sądu

²⁴⁸ Jeśli chodzi o analizę barier wejścia na rynek, należy postawić się w sytuacji, w jakiej Komisja bada, czy wejście nowych konkurentów może być uważane za presję konkurencyjną wystarczającą, aby zapobiec lub przeciwdziałać potencjalnym antykonkurencyjnym skutkom operacji. W niniejszej sprawie owe antykonkurencyjne skutki wynikają ze zniknięcia stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus, co pociągnęłoby za sobą dalszy wzrost siły rynkowej Ryanair na dużej liczbie połączeń. Zarzuty skarżącej w stosunku do tej części oceny zostały zbadane i oddalone w ramach rozpoznawania zarzutu pierwszego. Będą także przedmiotem analizy pojedynczych połączeń w ramach rozpoznawania zarzutu trzeciego.

²⁴⁹ W tym kontekście argument skarżącej, że brak nowych wejść na trasy z Dublinu, na których ona operuje, świadczy o tym, iż oferowane przez nią ceny i zdolność przewozowa są tak konkurencyjne, że żaden konkurent nie ma interesu w tym, by z nią

rywalizować, nie jest istotny dla analizy. Nawet przy założeniu, że twierdzenie to jest zasadne, odnosi się ono do sytuacji, w której Aer Lingus występuje jako aktualny konkurent Ryanair lub jest najbardziej prawdopodobnym potencjalnym konkurentem. Tymczasem w tym stadium analizy liczy się nie sytuacja obecna, lecz sytuacja zaistniała w wyniku koncentracji na trasach zdominowanych przez grupę Ryanair–Aer Lingus.

250 Podobnie twierdzenie skarżącej, że nie zamierza ona stosować cen wyższych od poziomu wynikającego z procesu konkurencyjnego po przeprowadzaniu koncentracji, na co wskazuje okoliczność, iż na trasach, na których Ryanair jest obecnie jedynym przewoźnikiem, stosowane przez nią ceny są równie niskie albo wręcz niższe od cen stosowanych przez nią na trasach, na których ma do czynienia z konkurencją, nie jest w stanie podważyć oceny Komisji dotyczącej barier wejścia na rynek. Jak podnosi Komisja, kontrola koncentracji różni się bowiem od kontroli przypadków nadużycia pozycji dominującej tym, że koncentruje się na badaniu struktur rynkowych, a nie na badaniu zachowania przedsiębiorstw. Kontrola koncentracji ma za zadanie uniemożliwić, na podstawie analizy prospektywnej struktur rynkowych, realizację operacji, która znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję na wspólnym rynku lub na jego znacznej części, w szczególności w wyniku stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej. Jeśli chodzi o ceny, odpowiednim kryterium jest więc kryterium, które pozwala ustalić, czy wejście na rynek nowego konkurenta mogłoby zapobiec wzrostowi cen powyżej poziomu sprzed operacji. Kryterium cenowe nie jest jedynym, które można wziąć pod uwagę, ponieważ przeprowadzanie operacji może mieć również wpływ na dostępną zdolność przewozową, wybór, jakość usług czy wreszcie innowacyjność.

251 Nieobecność Aer Lingus stworzyłaby wielką pokusę dla Ryanair, żeby maksymalizować swoje zyski, korzystając z braku presji konkurencyjnej wynikającego z przejęcia swojego głównego, faktycznego lub potencjalnego konkurenta na rynkach objętych oddziaływaniem koncentracji. Zamiany Ryanair co do sposobu wykorzystania Aer Lingus lub jej dotychczasowa praktyka w dziedzinie cen nie zmniejszają

wiarygodności tego zagrożenia strukturalnego, które wynika z analizy antykonkurencyjnych skutków związanych z wyeliminowaniem konkurencji pomiędzy uczestnikami koncentracji.

- ²⁵² W konsekwencji z powyższego wynika, iż nie można zarzucać Komisji, że dokonała błędnej oceny stanu konkurencji przez niedostateczne uwzględnienie modelu ekonomicznego Ryanair przy ocenie prawdopodobieństwa wejścia na rynki objęte oddziaływaniem koncentracji.

4. *W przedmiocie korzyści związanych z posiadaniem baz operacyjnych w Irlandii*

a) Argumenty stron

- ²⁵³ Tytułem wstępu skarżąca zaprzecza temu, że domniemywana „silna pozycja” Ryanair i Aer Lingus wynika z faktu posiadania dużych baz w Irlandii. Komisja nie przedstawiła definicji pojęcia bazy i ograniczyła się do twierdzenia, iż silna obecność Ryanair i Aer Lingus w porcie lotniczym w Dublinie daje im przewagę nad konkurencyjnymi przewoźnikami lotniczymi. Otóż domniemywana przewaga wynika z sieci Ryanair, a nie z jej baz. Poza tym Komisja przykładła dużą wagę do odpowiedzi udzielonych przez konkurentów i zainteresowane strony trzecie na kwestionariusz dotyczący baz, zwłaszcza do odpowiedzi irlandzkiego ministerstwa transportu, które jest przeciwne

koncentracji. Komisja zanegowała również znaczenie danych przekazanych przez Ryanair w celu wykazania braku jakichkolwiek korzyści wynikających z faktu posiadania bazy w Dublinie lub w celu porównania danej sytuacji z sytuacją baz na lotniskach w Charleroi i Hahn (zob. raport RBB Economics z dnia 20 lutego 2007 r. w sprawie barier wejścia oraz notatkę zastępcy dyrektora generalnego Ryanair z dnia 28 listopada 2006 r. dotyczącą ekonomicznych aspektów bazy lotniczej). Tym samym Komisja odwróciła ciężar dowodu i nie zachowała się jak „obiektywny i bezstronny decydent”.

254 Po pierwsze, skarżąca zaprzecza istnieniu korzyści skali na poziomie baz. Wyliczenie oszczędności kosztów sporządzone przez Aer Lingus, a opatrzone datą 19 lutego 2007 r., na które Komisja powołuje się w przypisie 414 zaskarżonej decyzji, powstało na podstawie hipotez. Aer Lingus, której prawie cała flota ma bazę w Dublinie, nie może wprowadzać rozróżnienia między korzyściami skali związanymi z wielkością floty a korzyściami skali, które wynikają z wielkości bazy. Obsługę klientów lub obsługę naziemną w porcie lotniczym w Dublinie można bowiem bez trudności zlecić, przy czym przewoźnicy lotniczy niemający tam bazy nie są z tego tytułu w gorszej sytuacji. Ryanair sama korzysta z usług podwykonawców w zakresie obsługi naziemnej. Spółka Dublin Airport Authority plc (zarządzająca portami lotniczymi w Dublinie, Cork i Shannon) nie oferuje Ryanair lepszych warunków dostępu do systemów odprawy biletowo-bagażowej w porównaniu z warunkami, jakie zapewnia innym przewoźnikom lotniczym, a stanowiska informacji można bez problemu dzielić z innymi przewoźnikami. Jeśli chodzi o nieprzewidziane zdarzenia, skarżąca przypomina, że na wszystkie swoje 23 bazy ma 4 samoloty rezerwowe, które między nimi „krążą”. Wobec tego ewentualne oszczędności kosztów wynikające z przegrupowania samolotów rezerwowych są związane z flotą, a nie z bazą. Jeśli chodzi o okna czasowe oraz stanowiska postojowe, skarżąca zwraca przede wszystkim uwagę, iż rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14, s. 1) wymaga, by przy przydzielaniu nowych okien czasowych nowe przedsięwzięcia były traktowane korzystniej niż przewoźnicy zasiedziali. Poza tym przewoźnicy zasiedziali i nowo wchodzący zostali zrównani, jeśli chodzi o przydzielanie stanowisk postojowych, a przewoźnik, który już operuje na lotnisku, nie korzysta z żadnych przywilejów w porównaniu z nowo wchodzącymi przewoźnikami. Skarżąca zaprzecza również temu, że posiada „silniejszą pozycję negocjacyjną” wobec portów lotniczych

i organów regulacji, wbrew temu, co stwierdzono w motywie 383 zaskarżonej decyzji. Ryanair nie korzysta w porcie lotniczym w Dublinie ze zniżek związanych z wielkością operacji i nie spodziewa się ich uzyskać po przeprowadzeniu koncentracji. Jeśli chodzi o korzyści uzyskane w ramach negocjacji prowadzonych z dostawcami, to najważniejsze składniki kosztów Ryanair obejmują całą jej sieć i nie są określone na poziomie pojedynczego lotniska.

- 255 Po drugie, skarżąca utrzymuje, iż w porcie lotniczym w Dublinie nie uzyskuje żadnej wyjątkowej przewagi konkurencyjnej z tytułu wielkości swoich operacji, wbrew temu, co stwierdzono w motywie 384 zaskarżonej decyzji. Na przykład Ryanair wykonuje dziennie 6 rejsów swoim jedynym samolotem bazującym w Cork, natomiast 19 samolotami stacjonującymi w bazie w Dublinie wykonuje średnio tylko 4 rejsy dziennie. Jej koszty na różnych lotniskach, z których lata, wykonując tylko jeden lub dwa przeloty dziennie, są również porównywalne lub wręcz niższe niż koszty ponoszone we własnych bazach. Poza tym inni przewoźnicy lotniczy mogą wycofać samolot ze swoich istniejących połączeń lub dodać dodatkowy samolot i wykorzystywać swoje bazy położone na drugim końcu połączeń z lotniskami w Dublinie, Shannon i Cork, żeby konkurować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. Ryanair twierdzi ponadto, iż wykazała, że zwiększenie liczby jej samolotów w bazie w Dublinie nie ma odczuwalnego wpływu na wysokość jej kosztów operacyjnych. Wreszcie trudno pojąć okoliczność, iż Ryanair dobrowolnie obsługuje loty do Dublina z wylotem na drugim końcu połączenia, z istnieniem korzyści w Dublinie.

- 256 Po trzecie, skarżąca twierdzi, iż nie posiada zdolności szybszego reagowania na zmiany popytu z racji większej liczby operacji realizowanych z jednego portu lotniczego, wbrew temu, co wskazano w motywach 389–392 zaskarżonej decyzji. Przewoźnicy niedysponujący bazą w Irlandii mają bowiem taki sam dostęp do informacji, jak ci, którzy posiadają tu bazę. Co więcej, efekty sezonowe są łatwo przewidywalne dla każdego przewoźnika lotniczego. Wreszcie czarterowe linie lotnicze wywierają rzeczywistą presję konkurencyjną w szczycie sezonu oraz przy szczególnych okazjach. Na przykład, mimo iż linie czarterowe nie mają bazy w Dublinie, są w stanie zapewnić

przeloty w okresie zimowym, kiedy jest śnieg i nie ma przy tym większego znaczenia, czy oferują wiele przelotów dziennie w ciągu roku.

²⁵⁷ Po czwarte, skarżąca uważa, iż konkurenci posiadający bazę w Dublinie wywieraliby presję na podmiot powstały w wyniku koncentracji, wbrew tezie przedstawionej w motywach 555–560 zaskarżonej decyzji. Byłoby błędem sądzić, że ze względu na odmienne modele ekonomiczne i nieznaczne pod względem rozmiaru aktualne operacje CityJet i Aer Arann nie mogłyby bardziej rozszerzyć swojej działalności w Dublinie i wywierać większej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku koncentracji. Komisja za bardzo skupiła się zwłaszcza na dużej liczbie klientów biznesowych Aer Arann, nie wzięwszy dostatecznie pod uwagę szybkiego wzrostu tego przewoźnika ani jego woli prowadzenia agresywnej konkurencji w stosunku do Ryanair. Co więcej, przewoźnicy dysponujący samolotem, który nocuje na lotnisku w Dublinie, również stanowią ograniczenie konkurencyjne, wbrew temu, co Komisja twierdzi w motywach 400 i 560 zaskarżonej decyzji. Przewoźnik lotniczy nie potrzebuje bowiem korzystać z bazy, żeby wykonywać loty rano i wieczorem.

²⁵⁸ Po piąte, według skarżącej konkurenci posiadający bazę na drugim końcu połączeń z Dublinem wywieraliby presję konkurencyjną na podmiot powstały w wyniku koncentracji. Ponieważ Irlandia jest faktycznie „kierunkiem typowo turystycznym”, większość pasażerów pochodzi z krajów innych niż Irlandia, przynajmniej w przypadku połączeń, na temat których dostępne są dane. Zgodnie z rozumowaniem Komisji okoliczność dysponowania bazą w Irlandii stanowi więc właściwie minus. Skarżąca zauważa również, iż większość przewoźników lotniczych operujących na lotnisku w Dublinie nie założyła tam bazy, właśnie dlatego że nie widziała w tym żadnego pożytku.

- 259 Po szóste, skarżąca twierdzi, że przewoźnicy obsługujący połączenia typu „point-to-point” bez bazy na trasie, tak zwane „połączenia W”, wywierają skuteczną presję konkurencyjną na niektórych trasach. Tego rodzaju połączenia są rentowne, nawet jeśli dziennie wykonuje się tylko jeden lub dwa rejsy w obie strony pomiędzy dwoma portami, w których przewoźnicy nie mają bazy, jak Ryanair robi to na niektórych trasach.
- 260 Komisja kwestionuje tę argumentację, odwołując się do zaskarżonej decyzji. Przyznaje zresztą, iż korzyści skali mogą powstawać na poziomie sieci i floty. W takim razie EasyJet jest jedynym przewoźnikiem lotniczym oferującym minimalny zakres usług, który prowadzi działalność na podobną skalę co Ryanair. Jednakże Ryanair nie może zaprzeczać istnieniu korzyści skali wynikających z korzystania z bazy lub sieci, nie przecząc tym samym swoim własnym argumentom dotyczącym wzrostu efektywności.

b) Ocena Sądu

- 261 W ramach analizy barier wejścia, która jest przedmiotem niniejszego zarzutu, Komisja zbadała w zaskarżonej decyzji „[b]ariery wejścia związane z silną pozycją Ryanair i Aer Lingus, które dysponują dużymi bazami w Irlandii” (pkt 7.8.3 zaskarżonej decyzji). Według Komisji okoliczność, że Ryanair i Aer Lingus operują, korzystając z tej samej bazy w Dublinie, oraz że są obecne również w Cork i w Shannon, jest jednym z powodów, dla których ci dwaj przewoźnicy lotniczy są „najbliższymi konkurentami” na trasach z lub do Irlandii (motyw 552 zaskarżonej decyzji). Z praktyki decyzyjnej Komisji wynika w tym względzie, iż korzyści skali wypływające z elastyczności zasobów w bazie oraz z możliwości rozłożenia kosztów stałych na większą liczbę połączeń stanowią barierę wejścia na rynek w tym znaczeniu, że „przewoźnik posiadający bazę operacyjną założoną w danym porcie lotniczym będzie odnosił czyste korzyści

w zakresie kosztów”. Ta rola bariery wejścia zostałaby w niniejszej sprawie jeszcze bardziej wzmocniona z powodu sojuszu dwóch przewoźników operujących na dużej skale w tym samym porcie lotniczym (motyw 553; przypis 557 zaskarżonej decyzji).

262 W tym kontekście Komisja zbadała w zaskarżonej decyzji, na jakich warunkach inni przewoźnicy mogą zastąpić presję konkurencyjną, która zniknęłaby z powodu koncentracji, oraz w jakim zakresie brak bazy w Dublinie może stanowić barierę wejścia. Komisja zbadała trzy hipotezy: sytuację nowego przedsiębiorstwa wchodzącego na rynek, które zakłada bazę w Dublinie, sytuację nowego przedsiębiorstwa wchodzącego na rynek, które posiada już bazę na lotnisku na drugim końcu trasy, oraz sytuację nowego przedsiębiorstwa, które wchodzi na rynek na zasadzie obsługiwanie pojedynczych połączeń, nie posiadając bazy ani na jednym, ani na drugim końcu trasy (motyw 554; pkt 7.8.3.1–7.8.3.5 zaskarżonej decyzji). Komisja ustaliła na tej podstawie, iż nie ma wystarczających wskazówek, które pozwalałyby przypuszczać, że nowy przewoźnik wszedłby na rynek z bazą w Dublinie, w Cork lub w Shannon (pkt 7.8.3.2 zaskarżonej decyzji), oraz że wejście na rynek z bazą na lotnisku docelowym oraz wejście bez bazy na lotnisku docelowym byłyby generalnie niewystarczające, żeby zastąpić presję konkurencyjną wywieraną na siebie nawzajem przez uczestników koncentracji przed planowaną operacją (pkt 7.8.3.5 zaskarżonej decyzji, w szczególności motyw 584).

263 Zarzuty wysunięte przez skarżącą w stosunku do tej oceny dotyczą albo wcześniejszego ustalenia, że Aer Lingus i Ryanair posiadają dużą bazę w Dublinie, co zapewnia przewagę konkurencyjną (pkt 7.3.4 zaskarżonej decyzji), albo – w sposób powierzchowny – ustalenia dokonanego przez Komisję w ramach analizy barier wejścia, że konkurenci posiadający już bazy w Dublinie prawdopodobnie nie byłiby w stanie wywierać skutecznej presji na uczestników koncentracji, a także wniosków wyciągniętych na podstawie tego ustalenia (pkt 7.8.3.1, 7.8.3.2 zaskarżonej decyzji).

²⁶⁴ Tytułem wstępu należy zaznaczyć, iż zarzuty skarżącej dotyczące przewagi konkurencyjnej, jaką zapewnia Aer Lingus i jej samej fakt posiadania bazy w Dublinie, zostały rozpoznane i oddalone w ramach badania zarzutu pierwszego. Będą one także przedmiotem oceny pojedynczych połączeń przy okazji badania zarzutu trzeciego. Poniższa ocena odnosi się więc tylko do krytyki dowodów uwzględnionych przez Komisję w zaskarżonej decyzji w celu uzasadnienia dokonanej przez nią analizy barier wejścia związanych z „silną pozycją” Ryanair i Aer Lingus w Irlandii.

²⁶⁵ Tak więc, jeśli chodzi o twierdzenie, że Komisja nie zdefiniowała pojęcia bazy (zob. pkt 253 powyżej), wystarczy zaznaczyć, iż taka definicja znajduje się na przykład w motywie 44 zaskarżonej decyzji, w którym wyrażenie „baza” zostało użyte do określenia portów lotniczych, w których przewoźnicy lotniczy trzymają swoje maszyny i gdzie koncentruje się ich działalność, przy czym tacy przewoźnicy oferują głównie przeloty z i do swoich lotnisk bazowych. Pojęcie to zostało wyjaśnione w sposób dokładny w pkt 7.3.4 zaskarżonej decyzji.

²⁶⁶ Jeśli chodzi o twierdzenie, że Komisja korzystała z jednych informacji chętniej niż z innych i w ten sposób odwróciła ciężar dowodu (zob. pkt 253 powyżej), wystarczy zaznaczyć, iż twierdzenie to zostało wypowiedziane bez poparcia jakimikolwiek dowodami. Skarżąca nie może ograniczać się do stwierdzenia w sposób ogólny, że Komisja przykładła dużą wagę do odpowiedzi udzielonych przez konkurentów i zainteresowane strony trzecie, zwłaszcza do odpowiedzi irlandzkiego ministerstwa transportu, które jest przeciwne koncentracji, oraz że zanegowała znaczenie danych przekazanych przez Ryanair w toku postępowania administracyjnego, zmierzających do wykazania czegoś przeciwnego. Wobec braku wyjaśnień pozwalających zrozumieć, w jaki konkretnie sposób ustalenia poczynione w zaskarżonej decyzji na podstawie dowodów uzyskanych w trakcie dochodzenia miałyby zostać podważone przez przekazane przez Ryanair dowody świadczące o czymś przeciwnym, tego rodzaju twierdzenie musi zostać oddalone.

267 Co się tyczy korzyści skali (zob. pkt 254 powyżej) oraz zdolności dostosowania się do popytu (zob. pkt 256 powyżej), zarzuty skarżącej powinny zostać umieszczone w odpowiednim kontekście. Komisja nie zaprzecza temu, iż sieć Ryanair, która obejmuje 23 bazy, przysparza jej znacznych korzyści. Analiza Komisji dotyczy jednakże korzyści, jakie zapewnia w niniejszej sprawie baza w Dublinie, a także obecność w Cork i w Shannon. Przedmiotem badania są bariery wejścia na rynek, a nie pożytki płynące z faktu posiadania sieci składającej się z wielu baz, takiej jak sieć Ryanair lub sieć easyJet w Europie. W tym względzie Komisja przypomniała w zaskarżonej decyzji, iż posiadanie bazy w porcie lotniczym zapewnia dwie najważniejsze korzyści: po pierwsze, umożliwia przewoźnikowi korzystanie z pewnych oszczędności w zakresie kosztów, a po drugie, zwiększa elastyczność przewoźnika, pozwalając mu szybciej reagować na zmiany popytu (motyw 555 zaskarżonej decyzji).

268 W odróżnieniu od twierdzeń Ryanair, że w Dublinie każdy przewoźnik mógłby uzyskać takie same korzyści jak ona, analiza przeprowadzona w tym zakresie przez Komisję nie jest teoretyczna. W szczególności Komisja zbadała konkretnie sytuację dwóch innych konkurentów, którzy dysponują bazami w Dublinie, mianowicie CityJet z 3 samolotami oraz Aer Arann z 4 maszynami, w zestawieniu z 22 samolotami krótkodystansowymi Aer Lingus i 20 maszynami Ryanair. Komisja ustaliła, iż wspomniani konkurenci nie rozbudowali znacząco swoich baz w ciągu ostatnich lat i nie mieli zamiaru tego robić z różnych powodów (motywy 556–558 zaskarżonej decyzji). Komisja podkreśliła również, iż jakakolwiek ekspansja w Dublinie pogłębiłaby problem przepełnienia tego lotniska i mogłaby stać się źródłem problemów z dostępnością okien czasowych na niektórych lotniskach docelowych (motyw 559). Komisja zaznaczyła też, że z analizy przeprowadzonej w toku szczegółowego badania wynika, iż żaden z potencjalnych konkurentów wymienionych przez Ryanair nie otworzyłby bazy w Irlandii w razie wystąpienia wzrostu cen po koncentracji (motyw 562; przypisy 563, 564 zaskarżonej decyzji). W ostatnich latach wielu konkurentów wskazanych przez Ryanair wycofało się zresztą z połączeń z Dublinem, które obsługiwali [jak na przykład British Airways z połączenia Dublin–Londyn (Heathrow) czy Alitalia z połączenia Dublin–Mediolan]. Argumenty skarżącej w tym zakresie (zob. pkt 257 powyżej) ograniczają się tylko do powtórzenia treści zaskarżonej decyzji i stwierdzenia,

że zawiera ona błędy, bez wyjaśnienia jednak, w jaki sposób miałyby się rozwinąć działalność CityJet i Aer Arann, mimo iż w zaskarżonej decyzji przedstawiono przekonujące powody w celu wyjaśnienia, że tak się nie stanie.

- 269 Co się tyczy oddziaływania regularnych lub czarterowych linii lotniczych, które dysponują maszyną stacjonującą przez noc w Dublinie przez sezon lub cały rok (zob. pkt 256, 257 powyżej), Komisja słusznie stwierdziła w zaskarżonej decyzji, iż korzyści, jakie uzyskują tacy przewoźnicy, nie są porównywalne z korzyściami związanymi z użytkowaniem bazy, zwłaszcza jeśli chodzi o elastyczność umożliwiającą zmianę tras, przesuwanie maszyn pomiędzy połączeniami, minimalizowanie kosztów nieprzewidzianych zdarzeń, wymianę załóg, obsługę klientów lub powszechną znajomość marki (motyw 560 zaskarżonej decyzji). Otóż to właśnie korzyści związane z posiadaniem bazy są ważne w rozpoznawanej sprawie, a nie możliwość wykonywania przelotów samolotem w takim czy innym kierunku.
- 270 Jeśli chodzi o wykorzystanie samolotów (zob. pkt 255 powyżej), skarżąca krytykuje analizę wykonaną przez Komisję przy okazji badania jej stosunku konkurencji z Aer Lingus (motyw 384 zaskarżonej decyzji). Różnica pod względem stopnia wykorzystania między samolotem, który ma bazę w Cork, a samolotami z bazy w Dublinie nie ma znaczenia dla oceny korzyści uzyskiwanych z tytułu samego użytkowania bazy w Dublinie. Tymczasem to właśnie te korzyści Komisja podkreśliła w zaskarżonej decyzji (motywy 552 i nast. zaskarżonej decyzji).
- 271 Jeśli chodzi o hipotezy dotyczące wejścia na rynek przy wykorzystaniu lotniska bazowego położonego na drugim końcu połączenia lub poprzez połączenie bez bazy (zob. pkt 258, 259 powyżej), argumenty skarżącej ograniczają się jedynie do powtórzenia ustaleń sformułowanych w zaskarżonej decyzji, lecz nie są w stanie ich podważyć. Argumenty te są natury głównie teoretycznej i nie zawierają odpowiedzi na konkretne argumenty powołane w zaskarżonej decyzji w celu ustalenia, że potencjalni nowi przewoźnicy, którzy dysponują bazą na drugim końcu trasy, są w gorszym położeniu

(pkt 7.8.3.3 zaskarżonej decyzji) oraz że wejście na rynek przewoźnika świadczącego usługę typu „point-to-point” bez bazy na trasie nie jest prawdopodobne (pkt 7.8.3.4 zaskarżonej decyzji).

- ²⁷² Z powyższego wynika, iż należy oddalić argumenty skarżącej zawierające krytykę analizy barier wejścia mających postać korzyści związanych z użytkowaniem bazy operacyjnej w Irlandii.

5. *W przedmiocie ryzyka i kosztów związanych z wejściem na rynek*

a) Argumenty stron

- ²⁷³ Skarżąca zaprzecza temu, że marka i techniki marketingowe, jej własne oraz Aer Lingus, mogły stanowić przewagę konkurencyjną. Szybka ekspansja Ryanair w ostatnich latach wystarcza do wykazania, iż nie trzeba posiadać uznanej marki, żeby wejść na nowy rynek. Podobnie, udane wejście easyJet na francuski rynek połączeń krajowych wskazuje, że lokalni przewoźnicy nie mają z tego tytułu żadnej przewagi. Internetowe wyszukiwarki i porównywarki cen ułatwiają zadanie nowym przedsiębiorstwom wchodzącym na rynek, a w każdym razie koszty związane z marketingiem są bardzo niskie w zestawieniu z liczbą połączeń lub liczbą przewiezionych pasażerów.

- 274 Skarżąca podnosi też, że sektor europejskiego transportu lotniczego jest typowym przykładem branży, w której bariery wejścia na rynek są niewielkie ze względu na małe wydatki będące potencjalnie kosztami utopionymi. Wysokość takich wydatków nie jest bardzo duża ze względu na liczne możliwości leasingu oraz inne rodzaje finansowania dostępne w branży. W tym względzie „koszty alternatywne” związane z samolotami i dodatkowymi inwestycjami w nowe samoloty, o których to kosztach Komisja wspomina w motywie 621 zaskarżonej decyzji, nie stanowią potencjalnych kosztów utopionych. Samoloty, o których mowa, mogą bowiem zostać bez trudu sprzedane lub wydzierżawione na rynkach wtórnych. Komisja zaś ma obowiązek wykazać istnienie kosztów utopionych dostatecznie wysokich, by stanowiły barierę wejścia.
- 275 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżące, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- 276 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała, iż koszty i ryzyko wejścia „na rynek, na którym operują już dwaj silni przewoźnicy lotniczy mający dobrze wyrobioną markę” są znaczne (pkt 7.8.4 zaskarżonej decyzji). Ci dwaj przewoźnicy obsługują łącznie 68% całego ruchu pasażerskiego oraz 80% ruchu pasażerskiego na głównych wewnątrz-europejskich trasach krótkodystansowych z i do Irlandii.
- 277 Oddalając spostrzeżenia Ryanair w tym zakresie, Komisja stwierdziła, iż ustalona pozycja może stanowić barierę wejścia na rynek, jak wynika to z wytycznych [pkt 71 lit. c) wytycznych] oraz ze wcześniejszej praktyki decyzyjnej Komisji związanej z sektorem pasażerskich przewozów lotniczych. Otóż zarówno Aer Lingus, jak i Ryanair

posiadają „ustaloną pozycję” w Irlandii, co stanowi znaczącą przewagę ze względu na doświadczenie nabyte na rynku irlandzkim, renomę związaną z taką pozycją oraz z uwagi na okoliczność, iż wejście na rynek wymaga dużych nakładów na marketing (motywy 588–591 i pkt 7.8.4.1–7.8.4.3 zaskarżonej decyzji).

278 Jeśli chodzi o przewagi związane z marką oraz kosztami marketingowymi, skarżąca kładzie nacisk w swych argumentach albo na szczególną sytuację Ryanair, której ustaloną pozycję Komisja słusznie zaznaczyła w zaskarżonej decyzji, albo na sytuację panującą na innym rynku niż Irlandia. Tymczasem jest mało prawdopodobne, żeby inny przewoźnik lotniczy mógł uzyskać podobne wyniki co Ryanair bez znacznych inwestycji. Podobnie, jeśli chodzi o porównanie z sytuacją easyJet we Francji, należy stwierdzić, że Komisja zwróciła uwagę w zaskarżonej decyzji, iż ten przewoźnik lotniczy nie zdołał wejść na rynek w Irlandii (motywy 635 i nast. zaskarżonej decyzji). Argumenty te nie pozwalają zatem podważyć wniosku, do jakiego Komisja doszła w zaskarżonej decyzji, że nowy przewoźnik wchodzący na rynek musiałby ponieść wysokie koszty marketingowe, aby móc stawić czoło podmiotowi powstałemu w wyniku koncentracji, który dysponowałby dwiema markami powszechnie znanymi w Irlandii.

279 Jeśli chodzi o stwierdzenie Komisji, że wejście na rynek pociąga za sobą dla konkurentów ryzyko kosztów utopionych (pkt 7.8.4.4 zaskarżonej decyzji), argumenty skarżącej są zbyt ogólne, aby podważyć jego zasadność. Do obowiązków Komisji w rozpoznawanej sprawie nie należy zwłaszcza wykazywanie w sposób ogólny istnienia kosztów utopionych dostatecznie wysokich, by mogły stanowić barierę wejścia na rynek. Komisja powinna jedynie wyjaśnić, z jakich powodów niektóre koszty utopione stanowią bariery wejścia na rynek mogące zniechęcić potencjalnego nowego przewoźnika do wejścia w konkurencję z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. Charakterystyka takiego odstrasżającego skutku może jak najbardziej być brana pod uwagę w ramach analizy barier wejścia.

²⁸⁰ Zaskarżona decyzja zawiera w tym zakresie dowody wystarczające do potwierdzenia ustaleń, jakich w niej dokonano. Tak więc Komisja słusznie stwierdziła w zaskarżonej decyzji, iż wejście na rynek w Irlandii wymagałoby poważnych nakładów w celu wyrobienia sobie marki zdolnej konkurować z Ryanair i z Aer Lingus oraz zdobycia dostępu do nowych klientów. Nakłady te obejmują głównie wydatki związane z uruchomieniem połączenia, jak zostało stwierdzone w pewnej wypowiedzi przytoczonej przez Komisję w zaskarżonej decyzji (przypis 610 zaskarżonej decyzji). Inne koszty utopione muszą powstać z tytułu dodatkowych inwestycji związanych z zakupem, leasingiem lub przesunięciem samolotu z jednego połączenia na inne, a także z zainstalowaniem i eksploatacją tego samolotu oraz powiązanymi z tym usługami (motyw 621 zaskarżonej decyzji).

²⁸¹ Z powyższego wynika, iż należy oddalić argumenty skarżącej zawierające krytykę analizy barier wejścia mających postać ryzyka i kosztów związanych z wejściem na rynek.

6. *W przedmiocie reputacji Ryanair jako bariery wejścia na rynek*

a) Argumenty stron

²⁸² Skarżąca podnosi, iż jej agresywna polityka oparta na niskich cenach, jakie uzyskuje dzięki niskim kosztom, nie stanowi bariery wejścia na rynek, wbrew temu, co Komisja twierdzi w motywach 624–660 zaskarżonej decyzji. Zachowanie Ryanair jest zachowaniem operatora, który ewoluuje w normalny sposób na zliberalizowanym rynku. Ponadto Komisja nie udowodniła istnienia rzeczywistej szkody wyrządzonej konsumentom przez wykazanie, że Ryanair stosowałaby ceny wyższe od konkurencyjnych

po zniknięciu konkurenta z rynku. W rzeczywistości konsumenci byliby obsługiwani lepiej po wyjściu konkurenta, niż przed jego wejściem. Wreszcie wielu przewoźników lotniczych zdołało założyć bazy dla swoich samolotów w portach lotniczych, w których Ryanair miała już dużą bazę, jak na przykład na lotnisku Charleroi.

- 283 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- 284 Komisja wyjaśniła w motywach 624–660 zaskarżonej decyzji, dlaczego ryzyko „agresywnych działań odwetowych” ze strony grupy Ryanair–Aer Lingus byłoby wysokie w sytuacji, gdyby potencjalny konkurent usiłował wejść na jedną z tras objętych oddziaływaniem koncentracji (pkt 7.8.5 zaskarżonej decyzji). Wniosek ten opiera się na wynikach przeprowadzonego przez Komisję dochodzenia, które wykazało, iż Ryanair jest znana z prowadzenia agresywnej konkurencji w sytuacji, gdy na irlandzkim rynku pojawia się nowy przewoźnik, w szczególności przez obniżanie okresowo cen i zwiększanie zdolności przewozowej w celu zmuszenia wchodzącego przedsiębiorstwa do rezygnacji z połączeń z lub do Irlandii (motyw 625; przypis 615 zaskarżonej decyzji).

285 W odpowiedzi na przedstawiony w toku postępowania administracyjnego argument Ryanair, że ryzyko „agresywnych działań odwetowych” ze strony grupy Ryanair–Aer Lingus nie było rzeczywiste dla potencjalnych konkurentów, ponieważ Ryanair pobiera w każdym razie takie same niskie ceny, niezależnie od tego czy jakiś konkurent operuje na tej samej trasie, Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji, iż z dochodzenia wynika, że Ryanair bierze pod uwagę politykę cenową swoich konkurentów, żeby odpowiednio do niej postępować (motywy 627–634 zaskarżonej decyzji). Komisja przedstawiła szczegółowo w tym zakresie wiele przykładów dotyczących próby wejścia na rynek easyJet (pkt 7.8.5.1 zaskarżonej decyzji), próby wejścia MyTravelLite (pkt 7.8.5.2 zaskarżonej decyzji) oraz próby wejścia Go Fly (pkt 7.8.5.3 zaskarżonej decyzji).

286 Należy stwierdzić, iż argumenty skarżące dotyczące tej analizy zawierają jedynie powtórzenie argumentacji zaprezentowanej wcześniej w toku postępowania administracyjnego i obalonej w zaskarżonej decyzji. Otóż w tej decyzji Komisja przedstawiła w sposób zgodny z wymogami prawa dowody potwierdzające ustalenie, że Ryanair obniża ceny i zwiększa częstotliwość lotów zawsze, kiedy na rynek irlandzki wchodzi nowi konkurenci. Jak zostało wskazane w zaskarżonej decyzji (pkt 7.8.5.4 zaskarżonej decyzji), owo ryzyko agresywnej reakcji byłoby jeszcze wyższe po dokonaniu koncentracji, gdyż grupa Ryanair–Aer Lingus stałaby się dominującym operatorem na prawie wszystkich połączeniach z i do Irlandii. Zdobywszy reputację gracza, który odstrasza każdego, kto usiłuje wejść na rynek, Ryanair stworzyła faktycznie barierę wejścia dla nowych konkurentów.

287 Przedmiotem sporu w tym zakresie nie jest polityka cenowa stosowana przez Ryanair, lecz uznanie, że reputacja agresywnej firmy, jaką ma Ryanair, stanowi barierę wejścia na rynek, a z tego punktu widzenia uzasadnienie przedstawione w zaskarżonej decyzji wystarczy do ustalenia, w jaki sposób zachowanie Ryanair w przeszłości jest w stanie zniechęcić potencjalnych konkurentów do wejścia na rynek, na którym ona operuje.

²⁸⁸ W konsekwencji należy oddalić argumenty dotyczące analizy wpływu reputacji Ryanair na możliwość pojawienia się potencjalnych konkurentów.

7. *W przedmiocie wejścia we właściwym czasie*

a) Argumenty stron

²⁸⁹ Skarżąca podnosi, iż w pkt 308 pisma w sprawie przedstawienia zarzutów Komisja wskazała, że „uruchomienie nowego połączenia z wylotem z nowego lotniska może zająć od 3 do 12 miesięcy” oraz że „[p]otrzeba do 12 miesięcy, żeby zapewnić jego rentowność”. Tymczasem zamiast uznać to wejście za zaistniałe we właściwym czasie zgodnie z wytycznymi ustalającymi w tym zakresie okres dwóch lat, Komisja błędnie uznała w zaskarżonej decyzji, iż z tego tytułu występują znaczne bariery wejścia.

²⁹⁰ Komisja zwraca uwagę, iż dokładny moment, w którym wejście powinno nastąpić, zależy od specyfiki i dynamiki rynku, a także konkretnych możliwości potencjalnych nowych uczestników rynku.

b) Ocena Sądu

- ²⁹¹ Punkt 74 wytycznych, zatytułowany „Działanie [Wejście na rynek] we właściwym czasie”, na który powołuje się skarżąca, brzmi następująco:

„Komisja bada, czy wejście na rynek przebiegłoby wystarczająco szybko i byłoby dość trwałe, by zapobiegać wykorzystywaniu siły rynkowej lub je przewyciężyć. O tym, co stanowi odpowiedni [...] czas [...], decydują cechy charakterystyczne i dynamika rynku, jak również szczególne umiejętności [możliwości] potencjalnych nowych uczestników rynku. Niemniej jednak wejście na rynek uznane jest za przebiegające we właściwym czasie [jedynie wówczas], gdy nastąpi w przeciągu dwóch lat”.

- ²⁹² Skarżąca, ograniczywszy się do przytoczenia pkt 308 pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, bez powoływania się na treść zaskarżonej decyzji, utrzymuje, iż Komisja nie wzięła prawidłowo pod uwagę w zaskarżonej decyzji czasu potrzebnego do umożliwienia wejścia na rynek z nowego lotniska i zapewnienia możliwości utrzymania się na rynku.

- ²⁹³ W tym względzie należy zaznaczyć, iż ocena barier wejścia na rynek zależy od jego specyfiki, jak również od możliwości potencjalnych nowych uczestników rynku.

- ²⁹⁴ Jeśli chodzi o wejście we właściwym czasie, Komisja wskazała w wytycznych termin, który zazwyczaj nie powinien przekraczać dwóch lat, zaś w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów – termin mieszczący się w przedziale od 3 do 12 miesięcy.

Ryanair twierdzi z kolei, że potrzebuje zaledwie kilku tygodni, żeby uruchomić nowe połączenie. W rzeczywistości ów termin zależy od badanej sytuacji.

295 W wytycznych Komisja ogranicza się w każdym razie do ustalenia ram analitycznych, które mogą być stosowane, dalej rozbudowywane oraz udoskonalane przez Komisję w poszczególnych sprawach, jakie będzie badała (pkt 6 wytycznych). W rozpoznawanej sprawie termin wskazany w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów odnosi się do hipotezy wejścia na rynek z nowego lotniska, natomiast termin wymieniony przez Ryanair odpowiada reputacji tego przedsiębiorstwa. Terminy te nie są ze sobą sprzeczne ani nie świadczą o nieprawidłowości oceny Komisji w zaskarżonej decyzji.

296 W ramach analizy barier wejścia na rynek przeprowadzonej w zaskarżonej decyzji Komisja skoncentrowała się bowiem głównie na stopniu prawdopodobieństwa poważnego wejścia na rynek na trasach objętych oddziaływaniem koncentracji oraz na kwestii, czy nowi uczestnicy rynku byłiby dostatecznie silni, żeby powstrzymać lub przewyciężyć antykonkurencyjne skutki operacji. Analiza ta została wykonana z uwzględnieniem specyfiki rynku oraz jego uczestników. Skarżąca nie wyjaśnia, dlaczego analiza opiera się na błędnej ocenie pojęcia wejścia na rynek we właściwym czasie ani w jaki sposób można by ją zmienić.

297 Wobec tego należy oddalić argument dotyczący wejścia na rynek we właściwym czasie.

8. *W przedmiocie istnienia bardziej rentownych połączeń poza Irlandią*

a) Argumenty stron

²⁹⁸ Skarżąca utrzymuje, iż operowanie na połączeniach z Dublina jest co najmniej równie rentowne „co na trasach z Europy Wschodniej lub ze Skandynawii”, wbrew temu, co Komisja twierdzi w zaskarżonej decyzji (motywy 661–669 zaskarżonej decyzji). Koszty marketingowe w Irlandii wcale nie są wyższe niż gdzie indziej. Z portu lotniczego w Dublinie korzysta aktualnie około 90 przewoźników lotniczych, w tym wielu nowych przewoźników. Nie jest konieczne, by Irlandia posiadała lotniska drugorzędne, ponieważ te w Dublinie, w Cork i w Shannon są łatwo dostępne dla operatorów oferujących minimalny zakres usług. Wielu przewoźników lotniczych (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal i SkyEurope Airlines) zgłosiło gotowość do wejścia na rynek portu lotniczego w Dublinie, lecz te informacje zostały pominięte lub zignorowane przez Komisję. Dynamika gospodarki irlandzkiej ułatwia tego rodzaju wejście.

²⁹⁹ Komisja twierdzi, że w motywach 663–668 zaskarżonej decyzji przedstawiła dane empiryczne wskazujące, iż konkurenci nie uważają rynku irlandzkiego za atrakcyjny do wejścia, w związku z czym nie są skłonni rozpoczynać tam działalności.

b) Ocena Sądu

³⁰⁰ W zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że z przeprowadzonego przez nią dochodzenia wynika, iż wielu konkurentów uważa rynek irlandzki za nieszczerólnie atrakcyjny oraz że wielu potencjalnych konkurentów wskazało, iż wolą starać się uruchomić nowe połączenia na innych kierunkach niż Irlandia (motyw 663 zaskarżonej decyzji).

³⁰¹ W zaskarżonej decyzji Komisja przedstawiła wiele powodów w celu wyjaśnienia takiej sytuacji:

- wejście na ten rynek wymaga poniesienia kosztów marketingowych dużo wyższych niż w przypadku wejścia na inne rynki, na których nie operuje już żaden silny przewoźnik niskokosztowy dysponujący stabilną bazą operacyjną (motyw 664 zaskarżonej decyzji);
- rynek irlandzki jest uważany za stosunkowo mały rynek obejmujący zaledwie 4 mln mieszkańców, to jest mniej niż połowę populacji „obszaru Wielkiego Londynu” (motyw 665 zaskarżonej decyzji);
- generalnie „mały rynek irlandzki” nie jest uważany za rynek najbardziej rentowny lub rynek o najszybszym wzroście w zestawieniu z rynkami „Europy Wschodniej” lub „Skandynawii” (motyw 666 zaskarżonej decyzji);

- położenie geograficzne Irlandii raczej zniechęca niż zachęca do wejścia nowych przewoźników (motyw 667 zaskarżonej decyzji);

- motywy działania przewoźnika sieciowego obsługującego połączenie między Dublinem a swoim węzłem przesiadkowym (hub) będą inne niż w przypadku przewoźnika typu „point-to-point”, co zmniejsza presję konkurencyjną; przewoźnik sieciowy jest zainteresowany głównie przewożeniem pasażerów tranzytowych do swojego hubu, skąd odlatują w kierunku ostatecznego celu podróży, natomiast przewoźnik typu „point-to-point” stara się przede wszystkim maksymalnie zwiększyć wykorzystanie samolotu na połączeniach „point-to-point” bez przesiadki (motyw 668 zaskarżonej decyzji);

- dla przewoźników oferujących minimalny zakres usług Irlandia ma tę wadę, że nie posiada lotnisk drugorzędnych w okolicach Dublina (motyw 669 zaskarżonej decyzji).

³⁰² Należy stwierdzić, iż argumenty wysunięte przez skarżącą w ramach krytyki tej analizy nie są w stanie jej podważyć. Na przykład twierdzenie skarżącej, że operowanie na połączeniach z Dublina jest co najmniej równie rentowne „co na trasach z Europy Wschodniej lub ze Skandynawii”, nie może wystarczyć do podważenia oświadczeń złożonych przez potencjalnych konkurentów na temat wejścia na rynek w Dublinie (zob. na przykład przypisy 666, 668, 669 zaskarżonej decyzji). Podobnie twierdzenie dotyczące kosztów marketingu nie uwzględnia szczególnej sytuacji Ryanair na rynku irlandzkim, która już została zbadana (zob. pkt 277, 278 powyżej). Przykłady niedawnych wejść powołane przez Ryanair zostały przeanalizowane i odrzucone przez Komisję w sposób zgodny z wymogami prawa w motywie 633 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 244 powyżej). Ponadto wprowadźcie operatorzy biorą pod uwagę dynamikę gospodarki irlandzkiej, jednak jest to czynnik, który z natury podlega zmianom w zależności od ogólnej sytuacji gospodarczej.

303 Z powyższego wynika, iż należy oddalić argumenty przedstawione przez skarżącą w celu zakwestionowania twierdzenia o większej rentowności dla niektórych konkurentów połączeń obsługiwanych „z Europy Wschodniej lub ze Skandynawii” w porównaniu z połączeniami obsługiwanymi z Dublinia.

9. *W przedmiocie przeciążenia portów lotniczych*

a) Argumenty stron

304 Skarżąca nie zgadza się z twierdzeniem, iż domniemywane przeciążenie lotniska w Dublinie stanowi barierę wejścia. W praktyce dostępność okien czasowych jest ograniczona tylko przez jedną godzinę rano dla samolotów wylatujących oraz przez jeden lub dwa krótkie okresy trwające do pół godziny późnym popołudniem i wieczorem dla samolotów przylatujących. Jest to często spotykana sytuacja, że na lotniskach zdarzają się takie okresy intensywnej aktywności, lecz przez cały czas zachowują one duże możliwości wzrostu. Aby konkurencyjni przewoźnicy lotniczy mogli wykonywać dziennie trzy do czterech rejsów w obie strony, wystarczy, że będą oferować przeloty do Dublinia ze swoich baz położonych na drugim końcu trasy, omijając godziny, w których pasy startowe lotniska w Dublinie są bardzo zatłoczone. Ponadto znaczny wzrost liczby pasażerów w Dublinie nastąpił pomimo ograniczonej zdaniem Dublin Airport Authority przepustowości lotniska. Przepustowość portu lotniczego powinna wzrosnąć dzięki obecnej realizacji programu jego rozwoju na dużą skalę, a jego potencjał będzie wykorzystywany dla połączeń, w tym w krótkiej perspektywie czasowej. W każdym razie jeśli obłożenie okien czasowych stanowiło problem, można

było go łatwo rozwiązać przez zobowiązania do odstąpienia okien czasowych zgodnie z dotychczasową praktyką Komisji stosowaną w tym sektorze.

- ³⁰⁵ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżące, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- ³⁰⁶ W zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że przeciążenie lotnisk stanowi „kolejną poważną barierę wejścia na rynek”, niezależnie od tego, czy chodzi o konieczność uzyskania wystarczającej przepustowości terminalu czy przepustowości pasów startowych, z których korzystanie jest uzależnione od przydziału okien czasowych, których dostępność jest ograniczona (pkt 7.8.7 zaskarżonej decyzji, w szczególności motywy 670, 671).

- ³⁰⁷ Komisja przeanalizowała również ograniczenia przepustowości lotniska w Dublinie (pkt 7.8.7.1 zaskarżonej decyzji). Zaznaczyła, iż dochodzenie wykazało, że potencjalnych nowych przewoźników zniechęcało zatłoczenie pasów startowych w godzinach szczytu oraz niedostateczna ilość miejsc postojowych. Jest mała szansa, że te problemy znikną w bliskiej przyszłości, ponieważ budowa nowego pasa startowego jest planowana dopiero w roku 2011 lub 2012, co nie pozwala na szybkie wejście potencjalnych konkurentów. Następnie Komisja zbadała sytuację w innych portach lotniczych

niż Dublin (pkt 7.8.7.2 zaskarżonej decyzji) i szczegółowo omówiła poszczególne połączenia (pkt 7.9 zaskarżonej decyzji).

308 Na koniec Komisja podkreśliła, że przeciążenie lotnisk odgrywa rolę czynnika zniechęcającego dla potencjalnych nowych przewoźników, zarówno jeśli chodzi o klientów wrażliwych na czynnik czasu czy pasażerów biznesowych (według Komisji między 20 a 30% klienteli), jak i pasażerów podróżujących w celach turystycznych (pkt 7.8.7.3 zaskarżonej decyzji).

309 W tym względzie należy również stwierdzić, iż argumenty wysunięte przez skarżącą w ramach krytyki tej analizy zostały obalone w sposób zgodny z wymogami prawa na etapie postępowania administracyjnego. Komisja wyjaśniła więc w zaskarżonej decyzji, dlaczego zatłoczenie pasów startowych na lotnisku w Dublinie w godzinach szczytu, a także trudności związane z niedoborem miejsc postojowych stwarzają problemy dla potencjalnych nowych przewoźników, którzy chcieliby obsługiwać połączenia z lub do tego portu lotniczego, nawet wówczas, gdy dysponują oni bazą położoną na drugim końcu trasy. W zaskarżonej decyzji Komisja zaznaczyła również, iż zwiększenie przepustowości lotniska w Dublinie nie nastąpi w krótkim czasie, jak utrzymuje Ryanair. Natomiast kwestia odpowiedniego charakteru zobowiązań dotyczących odstąpienia okien czasowych zostanie zbadana w ramach rozpoznawania zarzutu piątego, który wiąże się z tym aspektem analizy.

310 Z powyższego wynika, iż należy oddalić argumentację dotyczącą przeciążenia portów lotniczych.

10. *W przedmiocie pozycji grupy Ryanair–Aer Lingus w porcie lotniczym w Dublinie*

a) Argumenty stron

³¹¹ Skarżąca utrzymuje, iż podmiot powstały w wyniku koncentracji nie dysponowałby większą siłą negocjacyjną w procesie konsultacji dotyczących opłat lotniskowych, przydziału urządzeń na lotniskach lub planów rozwoju (motywy 701–708 zaskarżonej decyzji). Commission for Aviation Regulation, podmiot całkowicie niezależny zarówno od Ryanair, jak i od Aer Lingus, decyduje o wysokości opłat, jakie Dublin Airport Authority może pobierać w porcie lotniczym w Dublinie za urządzenia niezbędne dla wszystkich użytkowników. Ponadto, ponieważ Ryanair miała wiele konfliktów z Dublin Airport Authority, nie ma powodów, by sądzić, iż podmiot powstały w wyniku koncentracji będzie miał większe szanse na uzyskanie wpływu na plany rozwoju. Skarżąca zwraca również uwagę na niekonsekwencję Komisji w zaskarżonej decyzji, gdyż z jednej strony utrzymuje ona, że okoliczność posiadania dużej bazy w Dublinie jest istotna dla uzyskania wzrostu efektywności operacyjnej, a z drugiej strony twierdzi, że groźba ze strony skarżącej wycofania większej liczby lotów, a tym samym rezygnacja z domniemywanych korzyści, byłaby wiarygodna.

³¹² Komisja nie zgadza się z tą argumentacją, która nie bierze pod uwagę sytuacji, jaka by wystąpiła po przeprowadzeniu koncentracji.

b) Ocena Sądu

- 313 W zaskarżonej decyzji Komisja zbadała pozycję, jaką posiadałby podmiot powstały w wyniku koncentracji w porcie lotniczym w Dublinie, ponieważ miałby on stanowić połączenie dwóch przewoźników lotniczych, którzy są zdecydowanie największymi użytkownikami tego lotniska (pkt 7.8.8 zaskarżonej decyzji).
- 314 Jak wynika z pkt 36 wytycznych, Komisja zbadała tę siłę rynkową, aby ocenić, czy podmiot powstały w wyniku koncentracji mógłby jej używać w celu utrudnienia wejścia na rynek lub rozwoju działalności konkurentów (motyw 701 zaskarżonej decyzji). W wyniku tego badania Komisja uznała, iż obawy konkurentów Ryanair, że podmiot powstały w wyniku koncentracji będzie wykorzystywał fakt dysponowania większością w Dublin Airport Coordination Committee (komitet koordynacyjny portu lotniczego w Dublinie, w którym grupa Ryanair–Aer Lingus miałaby większość głosów z tytułu obsługiwanego ponad 56% „ruchu lotniczego”) oraz najsilniejszą pozycję w porcie lotniczym w Dublinie, aby wywierać wpływ na organ regulacyjny w taki sposób, żeby tamten zorganizował lotnisko według wymagań Ryanair, nie są pozbawione podstaw. Komisja zamknęła swoją analizę, stwierdzając, iż koncentracja pozwoliłaby nowemu podmiotowi „na wywieranie większego nacisku” w procesie konsultacyjnym dotyczącym opłat lotniskowych, przydziału urządzeń na lotnisku lub planów rozwoju, co mogłoby utrudnić wejście na rynek lub ekspansję jej konkurentów (motywy 706–708 zaskarżonej decyzji).
- 315 Argumenty przedstawione przez skarżącą w celu podważenia tej oceny nie są w stanie podać w wątpliwość jej zasadności. W zaskarżonej decyzji Komisja wyjaśniła w sposób zgodny z wymogami prawa, dlaczego podmiot powstały w wyniku koncentracji dysponowałby większą siłą rynkową umożliwiającą mu wpływanie na decyzje dotyczące niektórych aspektów zarządzania portem lotniczym w Dublinie. Jeśli chodzi zwłaszcza o możliwość uzyskania przez nowy podmiot preferencyjnych warunków

w zakresie opłat lotniskowych, Komisja przedstawiła w decyzji kilka ilustrujących to przykładów (motyw 702 zaskarżonej decyzji).

- 316 Wobec powyższego należy oddalić argumentację dotyczącą pozycji grupy Ryanair–Aer Lingus w porcie lotniczym w Dublinie.
- 317 Z całokształtu powyższych wywodów wynika, iż zarzut drugi należy oddalić w całości.
- 318 Ponieważ ów wniosek ma znaczenie dla oceny analizy wpływu koncentracji na konkurencję, konieczne jest zbadanie zarzutów trzeciego i czwartego, które dotyczą właśnie tej kwestii.

C — W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego analizy konkurencyjności dla pojedynczych połączeń

1. W przedmiocie dopuszczalności

a) Argumenty stron

- 319 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus, podnosi, że argumenty przedstawione w ramach zarzutu trzeciego są niedopuszczalne. Na etapie skargi odesłanie do

argumentów przedstawionych w dwóch pierwszych zarzutach oraz do raportu przekazanego w załączeniu jest niewystarczające w świetle wymogów art. 44 regulaminu postępowania przed Sądem. Argumenty wysunięte w replice są znacznie bardziej rozwinięte niż argumenty przedstawione w skardze, a drugi raport York Aviation został przedstawiony w bardzo późnym stadium postępowania. W każdym razie Komisja kwestionuje moc dowodową raportów York Aviation, które dają „nieprawdziwy” obraz sposobu wykorzystania przez nią dowodów. Pewne kategorie dowodów uwzględnionych w tabelach York Aviation są bardziej przydatne do wyznaczania rynku niż do oceny stanu konkurencji.

320 Skarżąca utrzymuje, iż analiza pojedynczych połączeń przeprowadzona w pkt 7.9 zaskarżonej decyzji jest obciążona trzema zasadniczymi błędami. Analiza ta opiera się na „błędach o charakterze ogólnym” wskazanych w ramach zarzutów pierwszego i drugiego. Opiera się także na dowodach, które nie są solidnymi dowodami, a nie uwzględnia danych przekazanych przez Ryanair w toku postępowania administracyjnego. Tym sposobem Komisja niesłusznie wyłączyła tradycyjnych przewoźników narodowych z zakresu swojej analizy na takiej podstawie, że nie mają oni znaczenia dla oceny konsekwencji koncentracji, podczas gdy wielu z nich operuje i wywiera presję konkurencyjną na niektórych z 35 badanych połączeń. W załączniku do skargi skarżąca przekazała pierwszy z raportów, to jest raport York Aviation z września 2007 r. zawierający podsumowanie danych uwzględnionych dla każdego z omawianych połączeń, a także krytyczne uwagi autorów na temat sposobu wykorzystania ich przez Komisję. Szczegółowa krytyka analizy pojedynczych połączeń byłaby niemożliwa w skardze bez przekroczenia maksymalnej liczby stron, jakiej skarga do Sądu nie powinna zasadniczo przekraczać. W załączniku do repliki skarżąca przekazała drugi raport opracowany przez York Aviation, aby dokładniej zilustrować swoje argumenty.

b) Ocena Sądu

321 W skardze zarzut trzeci został przedstawiony w pięciu punktach, które zawierają głównie odesłania do argumentów wysuniętych w ramach zarzutów pierwszego i drugiego oraz poczynione w sposób ogólny odwołania do pierwszego raportu York Aviation z września 2007 r. Skarżąca ograniczyła się do sformułowania tych uwag, stwierdzając, iż nie ma możliwości ustosunkowania się do analizy pojedynczych połączeń przeprowadzonej przez Komisję ze względu na praktyczne instrukcje dla stron, zgodnie z którymi maksymalna liczba stron skargi wynosi 50 i może zostać przekroczona tylko w przypadkach szczególnie złożonych pod względem prawnym lub faktycznym (zob. pkt 10 praktycznych instrukcji dla stron). Dopiero na etapie repliki skarżąca przedstawiła szczegółową krytykę analizy pojedynczych połączeń wykonanej przez Komisję w pkt 7.9 zaskarżonej decyzji w odniesieniu do wszystkich 35 rynków właściwych. Skarżąca odesłała w tym zakresie do drugiego raportu York Aviation bez podania jakiegokolwiek powodu w celu wyjaśnienia, dlaczego go przedstawia na tym etapie postępowania.

322 Z powyższego wynika, iż nawet jeśli argumenty powołane w tym zakresie są argumentami, które zostały już przedstawione w ramach dwóch pierwszych zarzutów lub które wynikają z pierwszego raportu York Aviation (zwłaszcza z rozważań zawartych w rzeczonym raporcie, znajdujących się w sekcji E zatytułowanej „Analiza wykorzystania danych przez Komisję w odniesieniu do pojedynczych połączeń”), skarga zawiera zwięzłe przedstawienie zarzutu trzeciego, zgodnie z art. 44 regulaminu postępowania. Argumentacja ta została powtórzona i rozwinięta w replice w świetle uwag sformułowanych w tym zakresie przez Komisję w odpowiedzi na skargę.

323 Jak zostało wyjaśnione w pkt 329 i następnych poniżej, argumenty skarżącej zmierzają zasadniczo do podważenia ustaleń dokonanych przez Komisję w zaskarżonej decyzji w odniesieniu do wyznaczenia rynku na zasadzie, że rynek obejmuje połączenie typu „point-to-point” [a nie rynek z lotniska na lotnisko, jak na przykład rynek, który tworzy połączenie Dublin–Londyn (Stansted) lub połączenie Dublin–Londyn

(Heathrow)], znaczenia, jakie należy przykładać do pasażerów tranzytowych (jak na przykład podróżni, których rzeczywistym celem jest Nowy Jork na trasie Dublin–Nowy Jork przez Londyn), uwzględnienia roli, jaką odgrywają pasażerowie biznesowi lub pasażerowie wyczuleni na czynnik czasu, oraz możliwości wejścia na rynek właściwy i konkurowania z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji (wraz ze skutkami, jakie może mieć ustalona pozycja omawianych przewoźników w Irlandii, istnienie bazy na jednym z końców takiego połączenia lub specyfika danych portów lotniczych).

324 Argumenty te, przedstawione zwięźle w skardze i rozwinięte w pierwszym raporcie York Aviation z września 2007 r. oraz w replice, łączą się z zawartą w skardze ogólną oceną, że Komisja popełniła błędy w swojej analizie stosunku konkurencji zachodzącego między Ryanair a Aer Lingus oraz w toku badania możliwości wejścia na poszczególne rynki po dokonaniu koncentracji.

325 W konsekwencji należy stwierdzić, że argumenty przedstawione w skardze, jeśli chodzi o zarzut trzeci, spełniają wymogi art. 44 regulaminu postępowania i że mogły zostać rozwinięte w replice, biorąc w szczególności pod uwagę informacje zawarte w pierwszym raporcie York Aviation z września 2007 r. przekazanych w załączeniu do skargi.

326 Na marginesie należy zaznaczyć, że argumentacja ta jest niezbędna dla skarżącej do uzyskania stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji. Analiza dotycząca jednego konkretnego połączenia może bowiem sama w sobie uzasadnić decyzję Komisji zakazującą koncentracji w świetle kryterium ustalonego w art. 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie koncentracji. Stworzenie pozycji dominującej, która w efekcie znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję na jednym z tych połączeń, samo w sobie wystarcza, by spowodować, że operacja będzie niezgodna ze wspólnym rynkiem,

z zastrzeżeniem wyniku analizy wzrostu efektywności i analizy zobowiązań przeprowadzonej w ramach rozpoznawania zarzutów czwartego i piątego.

³²⁷ Co się tyczy drugiego raportu York Aviation przedstawionego w celu dokładniejszego zilustrowania argumentów skarżącej, należy stwierdzić, iż – jak wskazała Komisja – raport ten został przedstawiony na poparcie argumentacji rozwiniętej w replice celem uzupełnienia skargi oraz pierwszego raportu York Aviation, bez jakiegokolwiek wyjaśnienia przyczyny późnego przekazania raportu dotyczącego treści analizy pojedynczych połączeń przeprowadzonej w zaskarżonej decyzji.

³²⁸ W związku z tym zgodnie z art. 48 § 1 regulaminu postępowania Sąd nie będzie brał pod uwagę treści drugiego raportu York Aviation w ramach dokonywanej oceny argumentów stron.

2. Co do istoty

a) W przedmiocie połączenia Dublin–Londyn

Argumenty stron

³²⁹ Skarżąca utrzymuje, iż w przedmiocie połączenia Dublin–Londyn, które stanowi około 30% rynku przewozów pasażerskich między Irlandią a pozostałymi państwami

członkowskimi Unii, przy około 320 rejsach w obie strony wykonywanych każdego tygodnia, z czego 100 operowanych przez bmi, British Airways i CityJet, Komisja nie przedstawiła dowodów pozwalających uznać, że owi konkurenci nie mogliby wywierać „presji konkurencyjnej” na podmiot powstały w wyniku koncentracji.

- 330 Co się tyczy bmi, która dysponując udziałem w rynku rzędu 10–20%, jest według zaskarżonej decyzji głównym konkurentem Ryanair i Aer Lingus na trasie Dublin–Londyn, skarżąca podnosi, że Komisja nie wyjaśniła, jakie znaczenie ma okoliczność, iż jest ona w stanie oferować swym pasażerom loty z przesiadką w swoim węźle przesiadkowym na Heathrow (motyw 795 zaskarżonej decyzji). Większość pasażerów bmi, podobnie jak pasażerowie Aer Lingus, nie zalicza się bowiem do pasażerów tranzytowych. Podobnie Komisja nie wyjaśniła, dlaczego okoliczność, iż bmi oferuje dwie klasy: ekonomiczną i biznes, miałyby oznaczać, że nie konkuruje ona z Aer Lingus, która oferuje tylko jedną klasę. Według skarżącej tego rodzaju różnica ma w rzeczywistości niewielkie znaczenie przy tak krótkich przelotach, a Komisja nie przeprowadziła żadnego porównania cen między klasą ekonomiczną bmi a jedyną klasą Aer Lingus. Ponadto fakt, iż Aer Lingus wykonuje liczbę rejsów w obie strony dwukrotnie większą niż bmi i przewozi dwa razy więcej pasażerów, nie ma żadnego znaczenia, ponieważ bmi może wykorzystywać dużą liczbę okien czasowych, jakimi dysponuje na lotnisku Heathrow, i użyć na potrzeby połączenia Dublin–Londyn okna czasowe wykorzystywane do tej pory na mniej rentownych połączeniach.

- 331 Jeśli chodzi o British Airways, która wykonuje tygodniowo 26–27 rejsów w obie strony z Dublina do portu lotniczego Gatwick, skarżąca twierdzi, że Komisja nie zbadała, czy kryteria, jakie powołuje i które są takie same, jak kryteria przedstawione w odniesieniu do bmi, są ważne w oczach pasażerów latających na tej trasie. Ponadto uznając, że British Airways jest o tyle mniej konkurencyjna niż Aer Lingus, że nie operuje na tym samym lotnisku londyńskim (port lotniczy Gatwick, a nie Heathrow), Komisja popadła w sprzeczność, ponieważ sama wyraziła opinię, że rynkami właściwymi są pary miast.

- 332 Jeśli chodzi o CityJet, skarżąca podnosi, że okoliczność, iż ten przewoźnik lotniczy używa mniejszych maszyn z powodu krótkich pasów startowych lotniska Londyn-City, z którego nie mogą korzystać jej samoloty ani samoloty Aer Lingus, nie ma znaczenia dla analizy konkurencji. Ważne jest raczej to, czy oferta CityJet jest wystarczająco konkurencyjna, żeby stanowić rozwiązanie zastępcze na tej trasie. Ponieważ zarówno CityJet, jak i Aer Lingus oraz Ryanair przewożą dużą liczbę pasażerów biznesowych, jest mało istotne, że tylko CityJet przewozi większość pasażerów biznesowych bardziej wrażliwych na czynnik czasu. Komisja uznała bowiem w motywach 312–331 i 800 zaskarżonej decyzji, że istnieje jednolity rynek dla pasażerów przewoźników lotniczych, bez klasyfikowania pasażerów według stopnia wrażliwości na czynnik czasowy. Zważywszy, iż CityJet, Ryanair i Aer Lingus przewożą zarówno pasażerów biznesowych, jak i podróżujących w celach turystycznych, CityJet wywiera presję konkurencyjną w odniesieniu do tych pasażerów.
- 333 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

- 334 W zaskarżonej decyzji Komisja przeanalizowała wpływ koncentracji na konkurencję w zakresie dotyczącym połączenia Dublin–Londyn (motywy 791–810 zaskarżonej decyzji). Doszła do wniosku, iż „planowana operacja znacznie utrudniłaby skuteczną konkurencję z powodu stworzenia pozycji dominującej na [tej trasie]” (motyw 810 zaskarżonej decyzji).

335 Skarżąca również i w tej kwestii powtarza własną argumentację przedstawioną w toku postępowania administracyjnego, która została oddalona w zaskarżonej decyzji. Argumentacja ta, powierzchowna i fragmentaryczna, nie może wystarczyć do podważenia rozumowania przedstawionego przez Komisję w zaskarżonej decyzji na podstawie wyników uzyskanych w toku postępowania administracyjnego.

336 Należy bowiem podkreślić, iż pierwszym czynnikiem wziętym pod uwagę w zaskarżonej decyzji jest wielkość łącznego udziału w rynku uczestników koncentracji, który według stanu występującego latem 2006 r. wynosił 79% przy uwzględnieniu liczby wszystkich pasażerów lub 81% po wyłączeniu pasażerów tranzytowych. Łączny udział w rynku obliczony w oparciu o zdolność przewozową samolotów, a nie liczbę obsłużonych pasażerów wynosił 76% według stanu na zimę 2006–2007 oraz 79% według stanu występującego latem 2007 r. (motywy 792–794 zaskarżonej decyzji). Jak wskazano w zaskarżonej decyzji (przypis 802 zaskarżonej decyzji), taki udział w rynku sam w sobie stanowi dowód pozycji dominującej na rynku (zob. podobnie w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji ww. w pkt 41 wyrok w sprawie General Electric przeciwko Komisji, pkt 115; zob. także pkt 17 wytycznych).

337 Należy stwierdzić, iż skarżąca nie przedstawiła osobnych argumentów w kwestii tego udziału w rynku. Argumenty podniesione w tym zakresie wcześniej, w ramach zarzutu pierwszego, zostały już obalone (zob. pkt 39 i nast. powyżej). Linia argumentacji przedstawiona w ramach zarzutu trzeciego w zakresie dotyczącym połączenia Dublin–Londyn musi zatem zostać umieszczona w kontekście sytuacji, w której realizacja operacji umożliwiłaby grupie Ryanair–Aer Lingus posiadanie wyjątkowo dużego udziału w rynku wynoszącego około 80%. Jak zaznaczyła skarżąca, jest to rynek szczególnie istotny, ponieważ sam jeden stanowi 30% rynku przewozów pasażerskich między Irlandią a pozostałymi państwami członkowskimi Unii (zob. pkt 329 powyżej).

338 Drugi czynnik wzięty pod uwagę przez Komisję w zaskarżonej decyzji wiąże się z marginalną rolą, jaką mogą odegrać trzej konkurenci operujący obecnie na tym połączeniu. Żaden z tych konkurentów nie jest w stanie zrównoważyć antykonkurencyjnych skutków związanych ze zniknięciem Aer Lingus, najbliższego konkurenta Ryanair w zakresie lotów na trasie Dublin–Londyn.

339 Jeśli chodzi o bmi, która według uwzględnionych danych posiada udział w rynku rzędu 12–16%, Komisja wskazała, że istnieje wiele różnic między tym przewoźnikiem a Aer Lingus. bmi jest przewoźnikiem sieciowym, który operuje z lotniska Londyn-Heathrow, nawet jeśli większość jego pasażerów nie zalicza się do pasażerów tranzytowych na trasie Dublin–Londyn (ich ostatecznym celem podróży jest Londyn, a nie inny kierunek), i oferuje pełną obsługę na pokładzie oraz dwie klasy: ekonomiczną i biznes, podczas gdy Aer Lingus jest przewoźnikiem typu „point-to-point” z obsługą pokładową w minimalnym zakresie i miejscami w jednej klasie (motyw 795 zaskarżonej decyzji). Wprawdzie Komisja zaznaczyła, iż Aer Lingus przewozi także pasażerów tranzytowych zgodnie z umową o stosowanie wspólnego kodu, jaką zawarła z British Airways, a także pasażerów biznesowych lub podróżnych wrażliwych na czynnik czasu (motywy 795, 799 zaskarżonej decyzji), ale struktura kosztów tych przedsiębiorstw jest różna, jako że struktura kosztów Aer Lingus jest bliższa strukturze Ryanair niż bmi.

340 Komisja wskazała również, że Aer Lingus przewozi dwukrotnie więcej pasażerów niż bmi i wykonuje prawie dwa razy więcej rejsów w obie strony tygodniowo (motyw 795 zaskarżonej decyzji). Jak Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji w ramach oceny barier wejścia, rozszerzenie działalności bmi na lotnisko w Dublinie nie leży w planach tego przedsiębiorstwa, a poza tym spowodowałoby poważne problemy ze względu na sytuację w porcie lotniczym w Dublinie lub ryzyko wystąpienia działań odwetowych (motywy 760, 764 zaskarżonej decyzji).

341 Podobna sytuacja występuje także w przypadku dwóch pozostałych konkurentów obecnych na rynku, a mianowicie British Airways oraz CityJet. Jak wynika z zaskarżonej decyzji, owi przewoźnicy nie są tak bliskimi konkurentami Ryanair jak Aer Lingus (motyw 802 zaskarżonej decyzji). British Airways jest przewoźnikiem sieciowym oferującym pełen zakres usług, a CityJet jest przewoźnikiem oferującym rejsy przeznaczone dla klientów biznesowej z przylotem na lotnisko położone w pobliżu centrum Londynu. Cechy te sprawiają, że model ekonomiczny i zdolność konkurencyjna tych przedsiębiorstw nie przypomina modelu ekonomicznego ani zdolności konkurencyjnej grupy Ryanair–Aer Lingus. Ponadto zarówno British Airways, jak i CityJet przyznały, że zwiększenie operacji w porcie lotniczym w Dublinie nie zalicza się od ich priorytetów (motyw 748 zaskarżonej decyzji w odniesieniu do British Airways oraz motyw 718 zaskarżonej decyzji w odniesieniu do CityJet).

342 Na tej podstawie Komisja mogła stwierdzić w zaskarżonej decyzji, iż obecni na rynku aktualni konkurenci, którzy mogliby zwiększyć swoje zdolności, podobnie zresztą jak potencjalni konkurenci, którzy mogliby wejść na rynek, nie wywieraliby „wystarczającej presji konkurencyjnej” na podmiot powstały w wyniku koncentracji (motywy 804–809 zaskarżonej decyzji). W tym względzie należy zaznaczyć, iż ocena marginalnej roli trzech konkurentów, o których mowa w zaskarżonej decyzji, nie została podważona przez skarżącą, która ograniczyła się do przytoczenia analizy zawartej w zaskarżonej decyzji, aby następnie uznać, że błędne jest twierdzenie, że wspomniani konkurenci nie byłiby zdolni wyrzucić „presji konkurencyjnej” na podmiot powstały w wyniku koncentracji (zob. pkt 331 powyżej). Tymczasem Komisja wcale tak nie twierdziła w zaskarżonej decyzji. Wskazała jedynie, iż faktyczni i potencjalni konkurenci nie byłiby zdolni wyrzucić „wystarczającej presji konkurencyjnej” na ten podmiot.

343 W konsekwencji, biorąc pod uwagę okoliczność, iż uwagi skarżącej są powierzchowne i fragmentaryczne, skarżąca nie wykazała w sposób zgodny z wymogami prawa, że ocena Komisji w zakresie dotyczącym połączenia Dublin–Londyn jest bezzasadna. Skarżąca ograniczyła się bowiem w zasadzie do stwierdzenia, iż Komisja nie przedstawiła dowodów pozwalających uznać, że trzej konkurenci badani w zaskarżonej decyzji, którzy posiadają udziały w rynku wynoszące około 20%, nie są zdolni wyrzucić

„presji konkurencyjnej” na podmiot powstały w wyniku koncentracji, który kontrolowałby około 80% tegoż rynku, chociaż Komisja przedstawiła w zaskarżonej decyzji powody, dla których owi konkurenci nie są zdolni skutecznie konkurować z tym nowym podmiotem ze względu na różne modele ekonomiczne, bariery wejścia na rynek oraz zwiększenie zdolności przewozowych, a także inne priorytety rozwoju.

b) W przedmiocie połączeń Dublin–Birmingham, Dublin–Edynburg, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester i Dublin–Newcastle

Argumenty stron

- ³⁴⁴ Skarżąca twierdzi, iż Komisja uważa, że Aer Lingus i Ryanair nie podlegają znaczącej presji konkurencyjnej ze strony innych przewoźników lotniczych na połączeniach Dublin–Birmingham, Dublin–Edynburg, Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester i Dublin–Newcastle, gdzie wielkość ruchu wynosi około 3 mln pasażerów rocznie. Przedstawione w zaskarżonej decyzji powody są następujące: albo model ekonomiczny jest nieodpowiedni [jak w przypadku BA Connect, bmi, Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM, Lufthansy, Loganair, Luxair oraz CityJet (motywy 816, 817, 835, 841, 852 zaskarżonej decyzji)], albo model ekonomiczny jest taki sam, ale przewoźnik lotniczy postanowił wycofać się z operacji na danym połączeniu [jak w przypadku MyTravelLite, Go Fly, Brymon Airways, które zmieniły nazwę na BA City Express, a następnie na BA Connect, oraz Gill Airways (motywy 812, 816, 821, 830, 840–848 zaskarżonej decyzji)], albo przewoźnik lotniczy „wyniósł przykre doświadczenia z wcześniejszego spotkania z Ryanair – ale nie z Aer Lingus” [jak w przypadku easyJet

i bmibaby (motywy 812, 816, 857, 862, 867, 878, 880 zaskarżonej decyzji)], albo przewoźnik lotniczy oferuje głównie loty w klasie biznes i jego flota jest zbyt mała [jak w przypadku CityJet i Luxair (motywy 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880, 882 zaskarżonej decyzji)], albo port lotniczy w Dublinie nie zalicza się do strategicznych celów przewoźnika lotniczego, chociaż dysponuje on maszynami stacjonującymi w bazach na odpowiednich lotniskach w Zjednoczonym Królestwie [jak w przypadku BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 i Monarch (motywy 825, 834, 843, 852, 882 zaskarżonej decyzji)], albo przewoźnik lotniczy nie potwierdził chęci uruchomienia danego połączenia [jak w przypadku BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch i Jet2 (motywy 825, 834, 843, 852, 882 zaskarżonej decyzji)] lub wyraźnie oświadczył Komisji, że nie chce wchodzić na trasę obsługiwaną przez Ryanair [jak w przypadku Aer Aerann (motyw 826 zaskarżonej decyzji)], albo wejście na dużą skalę czy zwiększenie częstotliwości istniejących operacji byłoby pożądane, ale jest niemożliwe ze względu na przepełnienie lotnisk [w przypadku CityJet (motywy 815–817, 824, 826, 833, 842, 851, 860, 870 zaskarżonej decyzji)] lub wymagałoby dużych inwestycji na promowanie marki i działania marketingowe w Irlandii [w przypadku BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet i Monarch (motywy 816, 825, 843, 882 zaskarżonej decyzji)].

- 345 Skarżąca zarzuca Komisji, że wykazała się „brakiem konsekwencji” w przeprowadzonej przez siebie analizie dotyczącej tych połączeń. Z jednej strony, kiedy konkurenci są obecni w danym porcie w sposób znaczący, Komisja uważa, że ich obecność na tym lotnisku nie ma bezpośredniego znaczenia dla oceny konkurencji na połączeniach operowanych przez Ryanair (motyw 825 i przypis 864 zaskarżonej decyzji). Komisja nie zgodziła się również uwzględnić obecności konkurentów, którzy mają bazy lub węzły przesiadkowe w tych portach lotniczych, uznając, iż nie mają oni znaczenia dla analizy pojedynczych połączeń, ponieważ z dochodzenia oraz z ich własnych wypowiedzi wynika, iż ustawicznie brakuje im zdolności przewozowych lub motywacji,

żeby wejść na daną trasę (motywy 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872, 882 zaskarżonej decyzji). Z drugiej strony, kiedy wspólna obecność Ryanair i Aer Lingus w danym porcie lotniczym jest znacząca, jak w Birmingham lub w Edynburgu, Komisja utrzymuje, że sytuacja jest problematyczna ze względu na bariery wejścia, takie jak brak baz dla konkurentów, konieczność „dużych inwestycji na rzecz powszechnej znajomości marki i na działania marketingowe”, jeżeli przewoźnicy nie operują na danym lotnisku, oraz niewystarczająca ilość dostępnych okien czasowych w godzinach szczytu albo ograniczony dostęp do infrastruktury lotniskowej (stanowiska postojowe przy pomostach pasażerskich) (motywy 816, 817, 826, 843, 844, 882 zaskarżonej decyzji).

- ³⁴⁶ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

- ³⁴⁷ W zaskarżonej decyzji Komisja przeanalizowała wpływ koncentracji na konkurencję w odniesieniu do poszczególnych połączeń z Dublina w kierunku miast w Zjednoczonym Królestwie innych niż Londyn.

— W przedmiocie połączenia Dublin–Birmingham

- 348 Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Birmingham (motywy 811–819 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie. Komisja wspomniała również o nieudanej próbie MyTravelLite wejścia na ten rynek w latach 2003–2004 oraz o braku od tamtej pory jakichkolwiek innych prób tego rodzaju (motyw 815 zaskarżonej decyzji), a także o wycofaniu się bmibaby po wejściu Ryanair (motywy 812, 816 zaskarżonej decyzji).
- 349 Komisja przedstawiła też powody, dla których przewoźnicy obecni w jednym z portów lotniczych obsługujących Birmingham (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmi-baby, Monarch, Thomsonfly) nie byłiby w stanie wywierać wystarczającej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku koncentracji, wchodząc na trasę Dublin–Birmingham po dokonaniu koncentracji (motyw 816 zaskarżonej decyzji). Skarżąca przytacza, nie kwestionując ich przy tym, powody powołane przez Komisję, wiążące się z istnieniem barier wejścia w porcie lotniczym w Dublinie albo z intencjami wyrażonymi przez tychże przewoźników, którzy mają inne priorytety niż rynek irlandzki. Należy uznać w tym względzie, iż powody te są same w sobie wystarczające do uzasadnienia wniosków, jakie na ich podstawie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.
- 350 Ponadto nie można utrzymywać, jak czyni to skarżąca, że Komisja wykazała się „brakiem konsekwencji” w przeprowadzonej przez siebie analizie, dlatego że inaczej potraktowała, z jednej strony, szczególną sytuację Ryanair i Aer Lingus w Dublinie, a nawet w Birmingham w zakresie dotyczącym Ryanair (motyw 816 zaskarżonej decyzji), a z drugiej strony, sytuację innych przewoźników na lotnisku docelowym. Argument wysunięty przez Ryanair w kwestii możliwości konkurowania z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji, operując z bazy posiadanej w porcie docelowym, został bowiem zbadany i oddalony przez Komisję w odniesieniu do każdego badanego połączenia (zob. motyw 825 zaskarżonej decyzji w odniesieniu do połączenia Dublin–Edynburg oraz przypis 864 do tego ostatniego motywu, w którym Komisja rozszerza

ten wniosek na wszystkie pozostałe połączenia). Należy zatem oddalić twierdzenie skarżącej w zakresie dotyczącym wszystkich połączeń, co do których Ryanair zarzuca ów brak konsekwencji.

³⁵¹ Jeśli chodzi o szczególną sytuację CityJet, która dysponuje samolotami w bazie w Dublinie oraz samolotami stacjonującymi przez noc w Birmingham i którą mogłoby zainteresować obsługiwanie trasy Dublin–Birmingham, na której lata liczna klientela biznesowa, Komisja stwierdziła, że aby konkurować z Ryanair i Aer Lingus, CityJet musiałaby oferować loty o dużej częstotliwości we wszystkich godzinach szczytu, co jest mało prawdopodobne ze względu na ograniczenia związane z dostępnością okien czasowych w godzinach szczytu na lotnisku w Dublinie oraz na brak stanowisk postojowych przy pomostach pasażerskich (motyw 817 zaskarżonej decyzji). W tym względzie należy zaznaczyć, iż powyższe powody, których skarżąca również nie zakwestionowała, są same w sobie wystarczające do uzasadnienia wniosków, jakie na ich podstawie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.

³⁵² W ostatniej kolejności Komisja oddaliła w zaskarżonej decyzji argument Ryanair, że przewoźnicy lotniczy, którzy nie mają bazy samolotów w Birmingham (Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM i Lufthansa), mogliby pokusić się o obsługiwanie lotów z tego kierunku do Dublina, skąd również obsługują rejsy, ale w innych kierunkach, chociaż nie mają tam bazy. Według Komisji uruchomienie połączenia bez bazy operacyjnej na jednym lub drugim końcu trasy jest na ogół mniej efektywne, a w związku z tym zdarza się stosunkowo rzadko. Co więcej, chodzi tu o przewoźników sieciowych oferujących pełną obsługę na pokładzie i jest mało prawdopodobne, by wywierali oni presję konkurencyjną na podmiot powstały w wyniku koncentracji (motyw 817 zaskarżonej decyzji). W tym względzie również należy zaznaczyć, iż skarżąca nie zakwestionowała powyższych powodów, a same w sobie są one wystarczające do uzasadnienia wniosków, jakie na ich podstawie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.

— W przedmiocie połączenia Dublin–Edynburg

353 Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Edynburg (motywy 820–828 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie. Komisja wspomniała również o nieudanej próbie Go Fly wejścia na ten rynek w latach 2001–2002 oraz o braku od tamtej pory jakichkolwiek innych prób tego rodzaju. Dodała również, iż jest to bardzo obłożona trasa, przy pięciu rejsach w obie strony dziennie operowanych przez uczestników koncentracji (motyw 824 zaskarżonej decyzji).

354 Komisja przedstawiła też powody, dla których przewoźnicy posiadający bazy lub węzły przesiadkowe w porcie lotniczym w Edynburgu (BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair i Globespan) nie byłoby w stanie wywierać wystarczającej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku koncentracji, wchodząc na trasę Dublin–Edynburg po dokonaniu koncentracji (motyw 825 zaskarżonej decyzji). Skarżąca przytacza, nie kwestionując ich przy tym, powody powołane przez Komisję, wiążące się z istnieniem barier wejścia w port lotniczy w Dublinie albo z intencjami wyrażonymi przez tychże przewoźników, którzy mają inne priorytety niż rynek irlandzki. W tym względzie również należy zaznaczyć, iż powody te są same w sobie wystarczające do uzasadnienia wniosków, jakie na ich podstawie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.

355 Jeśli chodzi o szczególną sytuację CityJet, która dysponuje samolotami w bazie w Dublinie oraz samolotami stacjonującymi przez noc w Edynburgu i którą mogłoby zainteresować obsługiwanie trasy Dublin–Edynburg, z której korzysta liczna klientela biznesowa, Komisja powtórzyła to samo rozumowanie, jakie przedstawiła w odniesieniu do połączenia Dublin–Birmingham (motyw 826 zaskarżonej decyzji). W tym względzie należy przypomnieć, iż skarżąca nie zakwestionowała tego rozumowania i uznać, że jest ono wystarczające do uzasadnienia wniosku, jaki na jego podstawie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.

— W przedmiocie połączeń Dublin–Glasgow, Dublin–Manchester i Dublin–Newcastle

³⁵⁶ Połączenia Dublin–Glasgow i Dublin–Manchester cechuje quasi-monopol, jaki uzyskałby podmiot powstały w wyniku koncentracji, natomiast na połączeniu Dublin–Newcastle powstałby monopol grupy Ryanair–Aer Lingus. Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Glasgow (motywy 829–837 zaskarżonej decyzji), grupa Ryanair–Aer Lingus miałaby udział w rynku na poziomie 96–99%, mając za jedyne konkurenta Loganair posiadającą udział rynkowy między 1 a 4% i oferującą loty z przesiadką w Londonderry (ponieważ Go Fly weszła na tę trasę w 2001 r. i wycofała się z niej po sześciu miesiącach operowania w 2002 r.). Co się tyczy połączenia Dublin–Manchester (motywy 838–846 zaskarżonej decyzji), grupa Ryanair–Aer Lingus posiadałaby udział w rynku wielkości 98–99,6%, mając za jedyne konkurenta Luxair z udziałem rynkowym wynoszącym od 0,4 do 2%, oferującą loty Luksemburg–Dublin przez Manchester. Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Newcastle (motywy 847–854 zaskarżonej decyzji), grupa Ryanair–Aer Lingus posiadałaby udział w rynku rzędu 96–99%, mając za jedyne konkurenta Loganair z udziałem w rynku na poziomie od 1 do 4%, oferującą loty z przesiadką w Londonderry (ponieważ Brymon Airways, która zmieniła nazwę na BA City Express, a następnie na BA Connect, weszła na tę trasę w 2001 r. i wycofała się z niej w 2003 r., a Gill Airways weszła na nią w styczniu 2001 r. i zlikwidowała połączenie we wrześniu tego samego roku).

³⁵⁷ W tej kwestii Komisja również oddaliła w zaskarżonej decyzji argumenty powołane przez Ryanair w toku postępowania administracyjnego w odniesieniu do potencjalnych nowych konkurentów dysponujących bazą na lotnisku docelowym lub odnośnie do CityJet (zob. odpowiednio pkt 352, 355 powyżej). W tym względzie należy przypomnieć, iż skarżąca nie zakwestionowała rozumowania Komisji i uznać, że jest ono wystarczające do uzasadnienia wniosków, jakie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.

c) W przedmiocie połączeń Shannon–Londyn i Cork–Londyn

Argumenty stron

- 358 Skarżąca utrzymuje, że Komisja zmieniała zasięg rynku geograficznego w zależności od swoich potrzeb. Przy ocenie istniejącej konkurencji Komisja włączyła do rynku właściwego wszystkie lotniska Londynu. Natomiast przy ocenie potencjalnego wejścia na rynek Komisja twierdziła, że porty lotnicze Luton i Londyn-City nie są substytucyjne w stosunku do portów Heathrow, Gatwick lub Stansted (motywy 860, 870 zaskarżonej decyzji). Co więcej, przy ocenie stopnia prawdopodobieństwa wejścia na rynek Komisja niesłusznie oparła się na niewielkiej liczbie rejsów w obie strony operowanych obecnie przez przewoźników lotniczych: Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev i Air Southwest (motyw 873 zaskarżonej decyzji).
- 359 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

- 360 Jeśli chodzi o połączenie Shannon–Londyn (motywy 855–864 zaskarżonej decyzji), grupa Ryanair–Aer Lingus posiadałaby udział w rynku wynoszący 100% (ponieważ easyJet wycofała się z tego rynku w październiku 2006 r. po wejściu Ryanair, które nastąpiło w ramach reakcji na wejście easyJet na trasy Cork–Londyn i Knock–Londyn).

- 361 Co się tyczy połączenia Cork–Londyn (motywy 865–876 zaskarżonej decyzji), grupa Ryanair–Aer Lingus posiadałaby udział w rynku wynoszący 100% (ponieważ easyJet wycofała się z tego rynku w październiku 2006 r., bmibaby wycofała się w styczniu 2005 r. z tej trasy, którą miała w ofercie od marca 2004 r., a City Flyer Express operowała na tym połączeniu tylko do października 2001 r.).
- 362 W tej kwestii Komisja również oddaliła w zaskarżonej decyzji argument powołany przez Ryanair w toku postępowania administracyjnego w odniesieniu do potencjalnych nowych konkurentów dysponujących bazą na lotnisku docelowym. Argumenty skarżącej nie są w stanie podważyć tego rozumowania, które opiera się na silnej obecności uczestników koncentracji w Irlandii oraz na specyfice niektórych londyńskich lotnisk. Wbrew twierdzeniom skarżącej wzajemna zastępowalność lotnisk londyńskich od strony popytu nie oznacza bowiem, iż nie można brać pod uwagę ich specyfiki od strony podaży, kiedy chodzi o ocenę zdolności przewoźnika do rozpoczęcia operacji na danym kierunku. Rozumowanie przedstawione przez Komisję w zaskarżonej decyzji nie jest więc wewnętrznie sprzeczne w tym zakresie.
- 363 Równie słusznie Komisja uznała, iż przewoźnicy, którzy mogliby wejść na te trasy, obsługując je na zasadzie „połączenia W” bez bazy w jednym z portów docelowych (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev i Air Southwest), nie byłiby w stanie skutecznie konkurować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji.
- 364 W konsekwencji argumenty skarżącej nie podważyły ustaleń, że planowana operacja znacznie utrudniłaby skuteczną konkurencję ze względu na stworzenie pozycji dominującej na połączeniach Shannon–Londyn i Cork–Londyn.

d) W przedmiocie połączeń Dublin–Frankfurt, Dublin–Paryż, Dublin–Madryt, Dublin–Bruksela, Dublin–Berlin i Dublin–Hamburg (Lübeck)

Argumenty stron

³⁶⁵ Skarżąca zarzuca Komisji, że wyłączyła z analizy następujących przewoźników: Lufthansę w odniesieniu do połączeń Dublin–Berlin, Dublin–Frankfurt i Dublin–Hamburg (Lübeck) z takiego powodu, że pasażerowie w ruchu „point-to-point” stanowią jedynie niewielką część działalności tego przewoźnika (motywy 913, 951, 962 zaskarżonej decyzji); CityJet w odniesieniu do połączenia Dublin–Paryż z takiego powodu, że koncentruje się ona na bardziej dochodowych klientach biznesowych (motyw 1017 zaskarżonej decyzji); Iberię w odniesieniu do połączenia Dublin–Madryt z takiego powodu, że jej model ekonomiczny opiera się na przewozach sieciowych z pełną obsługą pokładową (motyw 984 zaskarżonej decyzji); Brussels Airlines, KLM, a także VLM, Transavię i Airlinair w odniesieniu do połączenia Dublin–Bruksela (motyw 936 zaskarżonej decyzji). Według skarżącej Komisja nie jest „wiarygodna”, kiedy twierdzi, że owi przewoźnicy nie byłiby w stanie skutecznie zareagować na podwyżkę cen wprowadzoną przez podmiot powstały w wyniku koncentracji, przede wszystkim dlatego, że obsługują już oni omawiane połączenia.

³⁶⁶ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

³⁶⁷ Nawet jeśli tok rozumowania Komisji przy badaniu każdego połączenia jest dość podobny, każde z nich ma swoją specyfikę, o której należy wspomnieć, w szczególności jeśli chodzi o konkurentów lub przewoźników lotniczych, którzy mogą wejść na te rynki, żeby konkurować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji.

— W przedmiocie połączeń Dublin–Berlin i Dublin–Hamburg (Lübeck)

³⁶⁸ Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Berlin (motywy 908–915 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie. Komisja wspomniała również o obecności na tym rynku Lufthansy, która wycofała się z niego w październiku 2000 r. Przypomniała, że istnieją bariery wejścia związane z przeciążeniem portu lotniczego w Dublinie, nawet jeśli w tym przypadku mogą być one mniej dotkliwe ze względu na ograniczoną liczbę częstotliwości oraz mniejszy niż gdzieindziej procent pasażerów wrażliwych na czynnik czasu.

³⁶⁹ Co się tyczy połączenia Dublin–Hamburg (Lübeck) (motywy 956–964 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie. Komisja wspomniała również o obecności na tym rynku Lufthansy, która wycofała się z niego w październiku 2000 r., oraz o obecności Hapag-Lloyd Executive, która weszła tam w kwietniu 2004 r. i go opuściła w styczniu 2006 r. Komisja przypominała, że istnieją bariery wejścia związane z przeciążeniem portu lotniczego w Dublinie, nawet jeśli w tym przypadku

mogą być one mniej dotkliwe ze względu na ograniczoną liczbę częstotliwości oraz mniejszy niż gdzieindziej procent pasażerów wrażliwych na czynnik czasu.

370 Komisja przedstawiła też powody, dla których przewoźnicy posiadający bazy w Berlinie (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) lub w porcie Hamburg-Lübeck (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings) nie byłoby w stanie wywierać wystarczającej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku koncentracji, wchodząc na trasy Dublin-Berlin lub Dublin-Hamburg (Lübeck) po dokonaniu koncentracji (motywy 913, 962 zaskarżonej decyzji). Skarżąca ogranicza się w tym zakresie do wskazania, że jeśli chodzi o Lufthansę, Komisja nie jest „wiarygodna”, kiedy twierdzi, że ów przewoźnik nie byłby w stanie skutecznie zareagować na podwyżkę cen wprowadzoną przez podmiot powstały w wyniku koncentracji (zob. pkt 365 powyżej). Należy jednak podkreślić, iż Komisja przedstawiła w tym zakresie szereg jak najbardziej wiarygodnych powodów. Komisja stwierdziła bowiem, po pierwsze, że Lufthansa jest tradycyjnym przewoźnikiem sieciowym operującym w systemie gwiazdzystym odmiennym od modeli Ryanair i Aer Lingus typu „point-to-point” z minimalnym zakresem usług, a po drugie, zważywszy na wycofanie się przez nią z rynku w 2000 r. (choć w tamtym czasie nie było żadnego innego konkurenta), Lufthansa prawdopodobnie nie byłaby teraz bardziej chętna wejść na te rynki, mając za konkurenta nowy silny podmiot, który ma inną strukturę kosztową.

— W przedmiocie połączenia Dublin-Bruksela

371 Jeśli chodzi o połączenie Dublin-Bruksela (motywy 931-938 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie. Komisja wspomniała również o obecności na tym rynku Sabeny (obecnie Brussels Airlines), która wycofała się z niego

w listopadzie 2001 r. Przypomniła, że istnieją bariery wejścia związane z przeciążeniem portu lotniczego w Dublinie oraz bardzo dużym obłożeniem tego połączenia.

- ³⁷² Komisja przedstawiła też powody, dla których przewoźnicy posiadający bazy w Brukseli (Brussels Airlines, KLM i VLM) lub w Eindhoven w Niderlandach (Transavia i Airlinair), które nie jest uważane za lotnisko substytucyjne w stosunku do lotniska w Brukseli, nie byłoby w stanie wywierać wystarczającej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku koncentracji, wchodząc na trasę Dublin–Bruksela (motywy 936 zaskarżonej decyzji). Skarżąca ogranicza się w tym względzie do wskazania, że Komisja nie jest „wiarygodna”, kiedy twierdzi, że owi przewoźnicy nie byłoby w stanie skutecznie zareagować na podwyżkę cen wprowadzoną przez podmiot powstały w wyniku koncentracji (zob. pkt 365 powyżej). Należy jednak podkreślić, iż Komisja przedstawiła w tym zakresie szereg jak najbardziej wiarygodnych powodów. Komisja stwierdziła bowiem, że Brussels Airlines i KLM są zasadniczo przewoźnikami sieciowymi oferującymi pełną obsługę na pokładzie, a ich model ekonomiczny różni się od modelu Ryanair i Aer Lingus, że VLM koncentruje się głównie na segmencie klientów biznesowych, używając mniejszych maszyn, które mogą lądować na lotnisku Londyn–City, oraz że Transavia i Airlinair obsługują Eindhoven, a nie Brukselę.

— W przedmiocie połączenia Dublin–Frankfurt

- ³⁷³ Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Frankfurt (motywy 948–955 zaskarżonej decyzji), łączne udziały w rynku uczestników koncentracji mierzone na podstawie zdolności przewozowej wynosiły między 59 a 87% według stanu istniejącego latem 2006 r., w zależności od tego, czy uwzględniono pasażerów tranzytowych czy też nie. Udział w rynku konkurencyjnej Lufthansy wahał się więc między 13 a 41% przy uwzględnieniu pasażerów tranzytowych.

374 W tym względzie należy zaznaczyć, iż Komisja przedstawiła w zaskarżonej decyzji powody, dla których Lufthansa nie byłaby w stanie skutecznie konkurować na tym rynku z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. W zaskarżonej decyzji Komisja podkreśliła bowiem, że model ekonomiczny Lufthansy wyraźnie różni się od modeli Aer Lingus i Ryanair. Ponadto stwierdziła, że Lufthansa operuje przewozy o dużej częstotliwości, w przypadku których rozkład lotów jest dostosowany do strumieni ruchu pasażerów odlatujących i przylatujących na lotnisku we Frankfurcie. Komisja stwierdziła również, iż z rezultatów ankiety przeprowadzonej wśród klientów wynika, że więcej klientów Aer Lingus lub Ryanair uważało za substytut lotu Dublin–Frankfurt raczej drugiego przewoźnika irlandzkiego niż Lufthansę. Skarżąca nie może zatem utrzymywać, iż Komisja po prostu wykluczyła Lufthansę ze swojej analizy z takiego powodu, że pasażerowie w ruchu „point-to-point” stanowią jedynie niewielką część działalności tego przewoźnika (zob. pkt 365 powyżej).

— W przedmiocie połączeń Dublin–Madryt i Dublin–Paryż

375 Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Madryt (motywy 981–989 zaskarżonej decyzji), łączne udziały w rynku uczestników koncentracji mierzone na podstawie zdolności przewozowej wynosiły między 66 a 75% według stanu przewidywanego na lato 2007 r., w zależności od tego, czy uwzględniono pasażerów tranzytowych czy też nie. Udział w rynku konkurencyjnej Iberii wahał się więc między 25 a 34% przy uwzględnieniu pasażerów tranzytowych. Komisja wspomniała również o obecności na tym rynku Spanair, która wycofała się z niego w październiku 2006 r. Przypomniała ponadto, że istnieją bariery wejścia związane z przeciążeniem portu lotniczego w Dublinie, nawet jeśli w tym przypadku mogą być one mniej dotkliwe, ponieważ nie jest to połączenie o dużej częstotliwości.

376 Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Paryż (motywy 1014–1021 zaskarżonej decyzji), łączne udziały w rynku uczestników koncentracji wynosiły między 61 a 80% według stanu istniejącego latem 2006 r., w zależności od tego, czy uwzględniono pasażerów tranzytowych czy też nie. Udział w rynku konkurencyjnej CityJet wahał się więc

między 20 a 39% przy uwzględnieniu pasażerów tranzytowych. Żaden inny przewoźnik nie wszedł na ten rynek w ciągu ostatnich lat.

377 W tym względzie należy zaznaczyć, iż Komisja przedstawiła w zaskarżonej decyzji powody, dla których Iberia, jeśli chodzi o połączenie Dublin–Madryt (motyw 984 zaskarżonej decyzji), oraz CityJet, jeśli chodzi o połączenie Dublin–Paryż (motyw 1017 zaskarżonej decyzji), nie byłyby w stanie skutecznie konkurować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. Komisja podkreśliła bowiem, iż Iberia nie może być uważana za bliskiego konkurenta uczestników koncentracji ze względu na swój model ekonomiczny oparty na przewozach sieciowych z pełną obsługą na pokładzie, skierowany do dużej liczby pasażerów tranzytowych na tej trasie. Ponadto Komisja podkreśliła, że głównym celem CityJet jest dowiezienie pasażerów na rejsy średnio i długodystansowe Air France z wylotem z lotniska Roissy-Charles-de-Gaulle. Skarżąca nie zakwestionowała tego rozumowania, jako takiego, a jedynie skrytykowała jego wiarygodność, nie przedstawiając jednak w żaden sposób szczegółowych uwag. Skarżąca nie może zatem utrzymywać, iż Komisja po prostu wykluczyła obu tych przewoźników ze swojej analizy (zob. pkt 365 powyżej).

e) W przedmiocie połączeń Dublin–Mediolan i Dublin–Rzym

Argumenty stron

378 Skarżąca utrzymuje, iż Komisja niesłusznie wykluczyła Alitalię jako potencjalnego konkurenta podmiotu powstałego w wyniku koncentracji ze względu na jej niedawne wycofanie się z połączeń Dublin–Rzym i Dublin–Mediolan, a także na jej trudności

finansowe (motywy 1011, 1041 zaskarżonej decyzji). Podobnie Komisja niesłusznie wykluczyła istnienie zagrożenia konkurencyjnego ze strony tego przewoźnika sieciowego oferującego pełną obsługę na pokładzie. Komisja nie przedstawiła bowiem żadnego dowodu świadczącego o tym, że Alitalia nie mogłaby łatwo ponownie uruchomić lotów do Dublinu w razie podwyższenia cen przez podmiot powstały w wyniku koncentracji, chociaż Alitalia dysponuje wieloma samolotami w bazach w Rzymie i w Mediolanie.

- 379 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

Ocena Sądu

- 380 Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Mediolan (motywy 1006–1013 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie (według przewidywań łączny udział w rynku osiągnąłby 100% latem 2007 r.). Komisja wspomniała również o obecności na tym rynku Alitalii, która wycofała się z niego w październiku 2006 r., kilka miesięcy po wejściu Ryanair na tę trasę. Przypomniała, że istnieją bariery wejścia związane z przeciążeniem portu lotniczego w Dublinie w godzinach szczytu.

- 381 Jeśli chodzi o połączenie Dublin–Rzym (motywy 1036–1043 zaskarżonej decyzji), realizacja operacji spowodowałaby powstanie monopolu, który wyeliminowałby wszelką konkurencję istniejącą na tej trasie (według przewidywań łączny udział w rynku osiągnąłby 100% latem 2007 r.). Komisja wspomniała również o obecności na tym rynku Alitalii, która wycofała się z niego w październiku 2005 r., po czym jeszcze raz

weszła tam na krótko latem 2006 r. Przypomniła, że istnieją bariery wejścia związane z przeciążeniem portu lotniczego w Dublinie w godzinach szczytu oraz z rozwojem tego połączenia.

382 Komisja przedstawiła też powody, dla których przewoźnicy posiadający bazy w Mediolanie lub w Rzymie (Alitalia, Air One, easyJet i MyAir) nie byłoby w stanie wywierać wystarczającej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku koncentracji, wchodząc na trasy Dublin–Mediolan i Dublin–Rzym (motywy 1011, 1041 zaskarżonej decyzji). Skarżąca ogranicza się w tym względzie do wskazania, iż Komisja niesłusznie uznała, że Alitalia nie byłaby w stanie skutecznie konkurować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji ze względu na swoje trudności finansowe oraz swój model ekonomiczny przewoźnika oferującego pełną obsługę na pokładzie. Jednakże należy stwierdzić, iż powody te pozwalają uzasadnić wniosek, jaki na ich podstawie Komisja wyciągnęła w zaskarżonej decyzji.

383 Z całości powyższych wywodów wynika, iż argumenty wysunięte przez skarżącą w odniesieniu do wielu połączeń analizowanych w zaskarżonej decyzji nie pozwalają podważyć wniosku Komisji, że realizacja operacji znacznie utrudniłaby skuteczną konkurencję z powodu stworzenia pozycji dominującej.

384 Ponadto należy zaznaczyć, iż pozycje dominujące, których stworzenie na tych połączeniach spowodowałaby planowana koncentracja, mają charakter albo monopolu, albo quasi-monopolu, albo bardzo silnej dominacji i same w sobie wystarczają do potwierdzenia na tym etapie analizy sformułowanego przez Komisję wniosku, iż realizacja koncentracji winna zostać uznana za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

385 Wobec powyższego należy stwierdzić, że z zastrzeżeniem wyniku analizy wzrostu efektywności i analizy zobowiązań przeprowadzonej w ramach rozpoznawania zarzutów czwartego i piątego Komisja słusznie uznała planowaną koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

D — W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego oceny deklarowanego wzrostu efektywności

386 Tytułem wstępu należy zaznaczyć, iż zgodnie z motywem 29 rozporządzenia w sprawie koncentracji:

„W celu określenia wpływu koncentracji na konkurencję na wspólnym rynku właściwe jest uwzględnienie wszelkiej uzasadnionej i prawdopodobnej wydajności przedstawionej [wszelkiego uzasadnionego i prawdopodobnego wzrostu efektywności wykazanego] przez zainteresowane przedsiębiorstwa. Możliwe jest, iż wydajność wywołana koncentracją przeciwdziała skutkom dla konkurencji, a w szczególności potencjalnej szkodzie konsumentów [Możliwe jest, iż wzrost efektywności wynikający z koncentracji zrównoważy skutki dla konkurencji, a w szczególności potencjalną szkodę dla konsumentów], jakie w innym przypadku [koncentracja] mogłaby mieć, oraz iż w konsekwencji koncentracja nie przeszkadzałaby [nie utrudni] znacząco skutecznej konkurencji na wspólnym rynku lub znacznej jego części, w szczególności jako wynik utworzenia lub umocnienia pozycji dominującej. Komisja powinna opublikować wytyczne [wskazówki] w sprawie warunków, na których może uwzględniać wydajność [wzrost efektywności] podczas dokonywania oceny koncentracji”.

387 Wskazówki Komisji, o których mowa w motywie 29 rozporządzenia w sprawie koncentracji, są zawarte w pkt 76–88 wytycznych. Punkt 78 wytycznych stanowi, że aby Komisja wzięła pod uwagę wskazywany wzrost efektywności w ramach oceny koncentracji i mogła dojść do wniosku, iż ze względu na ów wzrost efektywności nie ma podstaw do stwierdzenia, że operacja jest niezgodna ze wspólnym rynkiem, omawiany wzrost musi być korzystny dla konsumentów, charakterystyczny dla koncentracji

i podlegać weryfikacji. Warunki te muszą być spełnione łącznie i są następnie badane w kolejności przyjętej przez Komisję w zaskarżonej decyzji.

388 Przeprowadzona przez Komisję w zaskarżonej decyzji analiza, która jest istotna dla oceny niniejszego zarzutu, obejmuje następujące etapy. W pierwszej kolejności Komisja przytoczyła argumentację przedstawioną przez Ryanair w toku postępowania administracyjnego, zgodnie z którą koncentracja nie stanowi żadnego zagrożenia dla konkurencji ze względu na wzrost efektywności związany z zastosowaniem w stosunku do Aer Lingus niskokosztowego modelu ekonomicznego Ryanair. Ów wzrost efektywności wynikałby z korzyści skali uzyskanych na poziomie kosztów osobowych, kosztów związanych z własnością samolotów, kosztów obsługi technicznej, kosztów lotniskowych, kosztów obsługi naziemnej oraz kosztów dystrybucji. Według Ryanair taki wzrost efektywności nie mógłby zostać uzyskany ani w wyniku innej operacji, ani przez obu przewoźników indywidualnie, gdyby koncentracja nie została dokonana. Omawiany wzrost efektywności byłby odczuwalny dla konsumentów w postaci obniżenia cen biletów, zwiększenia częstotliwości lotów i liczby połączeń, a także dzięki ulepszeniu produktów i poprawie obsługi, bez negatywnego wpływu na standard usług Aer Lingus (pkt 7.10.2 zaskarżonej decyzji). Analiza Aer Lingus również została przedstawiona w zaskarżonej decyzji (pkt 7.10.3 zaskarżonej decyzji).

389 W drugiej kolejności Komisja podkreśliła, że z zasad przedstawionych w motywie 29 rozporządzenia w sprawie koncentracji oraz w wytycznych wynika, iż aby móc równoważyć negatywne dla konsumentów skutki koncentracji, wynikający z niej wzrost efektywności powinien być możliwy do zweryfikowania (a mianowicie powinien być uzasadniony, wyrażony liczbowo i w razie potrzeby potwierdzony analizami i dokumentami wewnętrznymi), móc przysporzyć korzyści konsumentom i być niemożliwy do osiągnięcia w podobnym stopniu środkami mniej antykonkurencyjnymi niż planowana koncentracja (wzrost efektywności swoisty dla koncentracji). Te trzy warunki (weryfikowalny charakter, korzyść dla konsumentów oraz charakter swoisty dla koncentracji) muszą być spełnione łącznie (pkt 7.10.1, 7.10.4 zaskarżonej decyzji).

390 W trzeciej kolejności Komisja uznała, iż deklarowany przez Ryanair wzrost efektywności nie daje się zweryfikować, ponieważ wynika głównie z ogólnego twierdzenia, że Ryanair może zastosować do Aer Lingus swój model ekonomiczny, a zwłaszcza związany z nim poziom kosztów, przy czym nie uwzględniono należycie wyrównania strat pod względem charakterystyki produktów i przychodów. Wiele twierdzeń Ryanair dotyczących wzrostu efektywności opiera się również na domniemaniach, których nie można zweryfikować w sposób niezależny (pkt 7.10.4.2 zaskarżonej decyzji). Zaskarżona decyzja zawiera także ocenę specyfiki koncentracji (pkt 7.10.4.3 zaskarżonej decyzji) oraz korzyści dla klientów (pkt 7.10.4.4 zaskarżonej decyzji).

391 Komisja stwierdziła w motywie 1151 zaskarżonej decyzji, iż deklarowany przez Ryanair wzrost efektywności nie daje się wystarczająco zweryfikować i nie jest swoisty dla koncentracji. Komisja uważa, że zakładając, iż te dwa warunki zostały spełnione, ów wzrost efektywności miałby wpływ na koszty stałe Aer Lingus (eksploatacja samolotów), co nie daje pewności, czy klienci na tym skorzystają. Na koniec Komisja powołała się na pkt 84 wytycznych, zgodnie z którym „[j]est bardzo mało prawdopodobne, aby połączenie prowadzące do sytuacji rynkowej zbliżonej do monopolu lub prowadzące do podobnego poziomu siły rynkowej mogł[o] zostać uznan[e] za zgodn[e] ze wspólnym rynkiem na podstawie tego, iż zyski związane ze wzrostem efektywności [...] byłyby wystarczające do przeciwdziałania potencjalnym antykonkurencyjnym skutkom połączenia”.

392 Zasadniczo skarżąca krytykuje ten aspekt zaskarżonej decyzji, wskazując, iż pomimo ewentualnych skutków antykonkurencyjnych koncentracja przyniosłaby wzrost efektywności. Ten wzrost efektywności daje się zweryfikować, jest swoisty dla koncentracji i korzystny dla konsumentów. Wobec tego kryteria ustalone w pkt 76 i następnych wytycznych zostały spełnione, a Komisja powinna była uznać koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem. Ogólnie rzecz biorąc, skarżąca zarzuca Komisji, że nie uwzględniła konkretnych dowodów, jakie przedstawiła skarżąca, a oparła się na „domysłach” Aer Lingus. Tymczasem Ryanair jest nie tylko punktem odniesienia, jeśli

chodzi o uzyskanie wzrostu efektywności, ale przede wszystkim Aer Lingus nie mogła wiedzieć o oszczędnościach w zakresie kosztów, jakie Ryanair by osiągnęła, a w interesie Aer Lingus leży zaniżenie wzrostu efektywności wynikającego z koncentracji, aby bronić się przed przejęciem przez Ryanair i nie przyznawać się do swojego braku efektywności. Skarżąca zarzuca również Komisji, że zastosowała „nieracjonalne i niewłaściwe kryterium” w odniesieniu do zakresu wzrostu efektywności, jaki powinna ona wykazać, opierając się na pkt 84 wytycznych, który wprowadza domniemanie negatywne co do skutków wzrostu efektywności w przypadku pozycji zbliżonej do monopolu. W tym przypadku Ryanair podnosi, że planowana koncentracja nie doprowadzi od powstania monopolu.

- ³⁹³ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, wskazuje, że ponieważ koncentracja doprowadziłaby do pozycji zbliżonej do monopolu, jest bardzo mało prawdopodobne, by mogła zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na takiej podstawie, że osiągnięty wzrost efektywności zrównoważyłby jej antykonkurencyjne skutki. W każdym razie trzy kryteria, które muszą być badane, nie zostały spełnione: wzrost efektywności deklarowany przez Ryanair nie jest ani możliwy do zweryfikowania, ani swoisty dla koncentracji, ani nie przyniósłby korzyści konsumentom.

1. W przedmiocie możliwości weryfikacji deklarowanego wzrostu efektywności

a) Argumenty stron

- ³⁹⁴ Po pierwsze, skarżąca nie zgadza się z opinią Komisji, że jej twierdzenia dotyczące wzrostu efektywności opierają się na bardzo hipotetycznych założeniach (motyw

1133 zaskarżonej decyzji). Komisji przekazano „bardzo szczegółowe wyliczenia” oparte na doświadczeniu nabytym w ciągu piętnastu lat prowadzenia działalności gospodarczej w Europie i eksploataowania ponad 130 samolotów na ponad 500 połączeniach. Akurat Ryanair jest najbardziej odpowiednim podmiotem, żeby przedstawić „ściśle, wiarygodne i weryfikowalne obliczenia”, w przeciwieństwie do Komisji, której brak doświadczenia w tej dziedzinie, oraz do Aer Lingus, która nie jest wzorem efektywności. Nawet jeśli założyć, że obliczenia te zawierają pewien margines błędu, to nie można tak po prostu i zwyczajnie nie uwzględnić wyniku, mianowicie wzrostu efektywności w wysokości 221,7 mln EUR. Skarżąca krytykuje także wymóg sformułowany w motywie 1133 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym powinna była dostarczyć dokumenty sprzed koncentracji oceniające w sposób obiektywny i niezależny wielkość wzrostu efektywności. Wzrost efektywności istnieje bowiem niezależnie od tego, czy został wykazany na piśmie przed czy po ogłoszeniu zamiaru koncentracji. Tego rodzaju wymóg jest niemożliwy do spełnienia, ponieważ często dopiero po ogłoszeniu publicznej oferty nabycia oferenci mają dostęp do dokumentów księgowych spółki, której owa oferta dotyczy.

395 Po drugie, skarżąca zwraca uwagę, iż Komisja uzasadnia swoje twierdzenie o niemożności zweryfikowania wzrostu efektywności, podnosząc, iż zakłada to, że skarżąca jest w stanie przenieść „w całości” swój model ekonomiczny na Aer Lingus, nie pogarszając przy tym jednak niektórych cech produktu. Komisja uznała w ten sposób istnienie różnicy między modelem ekonomicznym Ryanair a modelem Aer Lingus. Twierdzenie to wynika jednakże z nieporozumienia, ponieważ Ryanair nie ma zamiaru przenosić „w całości” swojego modelu ekonomicznego na Aer Lingus, lecz chce jedynie zachować odmienny model obsługi, umacniając przy tym pozycję Aer Lingus poprzez wzrost efektywności i ograniczenie kosztów.

396 Po trzecie, skarżąca utrzymuje, iż zawarta w motywie 1134 zaskarżonej decyzji wzmianka na temat nabycia przez nią Buzz wcale nie potwierdza tezy Komisji. Flota Aer Lingus jest bowiem dużo większa od floty Buzz, a zatem oszczędności na paliwie, kosztach obsługi technicznej i częściach zamiennych byłby większe, a nie mniejsze niż oszczędności, jakie były możliwie po tamtym przejęciu. Co więcej Ryanair

mogłaby – podobnie jak postąpiła w przypadku Buzz – wymienić aktualnie użytkowane samoloty na nowsze i wynegocjować lepsze warunki leasingu od tych, na jakie godzi się obecnie Aer Lingus.

³⁹⁷ Po czwarte, skarżąca przypomina, iż w ramach publicznej oferty nabycia zobowiązała się w sposób nieodwołalny do: obniżenia cen Aer Lingus, zniesienia dopłat paliwowych do określonej wysokości, utrzymania częstotliwości lotów oraz usprawnienia obsługi. Jedynie wzrost efektywności umożliwiłby jej dochowanie tych zobowiązań, zapewniając równocześnie jej rentowność. Komisja nie powinna zatem twierdzić w motywie 1135 zaskarżonej decyzji, iż nie dysponowała żadnymi możliwymi do zweryfikowania danymi wskazującymi, że będzie można osiągnąć wzrost efektywności w zakresie trzech elementów kluczowych dla konsumentów, a mianowicie cen biletów, częstotliwości lotów oraz jakości obsługi na każdym połączeniu.

³⁹⁸ Po piąte, skarżąca podkreśla możliwość poczynienia przez podmiot powstały w wyniku koncentracji oszczędności w zakresie wydatków na reklamę dzięki większej sile nabywczej, jaką dysponowałaby cała sieć po przeprowadzeniu operacji.

³⁹⁹ Po szóste, skarżąca zarzuca Komisji, że nie uznała znaczenia, jakie ma możliwość wykonania przez Ryanair opcji zakupu lub leasingu Boeingów 737 w celu zastąpienia samolotów wziętych w leasing przez Aer Lingus po wysokich kosztach. Komisja widzi w tym jedynie „zwykłe przeniesienie raty leasingowej” (motyw 1137 zaskarżonej decyzji). Gdyby nie było koncentracji, działalność Ryanair nie wymagałaby wykorzystania wszystkich tych opcji. Wobec tego, gdyby Ryanair wykorzystwała je na rzecz Aer Lingus, nie poniosłaby żadnych „kosztów alternatywnych”. Komisja nie wykazała, że warunki umów zawartych z Boeingiem umożliwiają Ryanair wykonanie „niepotrzebnych opcji” i odsprzedaż samolotów na wolnym rynku ani że Ryanair rzeczywiście

postanowiła wykorzystać posiadane opcje, aby w ten sposób konkurować z Boeingiem na rynku nowych samolotów. Tego rodzaju działanie nie byłoby „ani realnie wykonalne, ani rozsądne z handlowego punktu widzenia”. Równie niesłusznie Komisja uznała w motywie 1138 zaskarżonej decyzji, że obliczenia wykonane przez Ryanair w zakresie kosztów związanych z prawem własności maszyn są „wyjątkowo optymistyczne”, lekceważąc tym samym jej doświadczenie w tej dziedzinie.

400 Po siódme, skarżąca podkreśla, iż Komisja niesłusznie „założyła” w motywie 1139 zaskarżonej decyzji, że niektóre z przewidywanych oszczędności w zakresie opłat lotniskowych wymagałyby od Ryanair przeniesienia lotów Aer Lingus z lotnisk głównych, gdzie koszty są wysokie, na tańsze lotniska drugorzędne. Ryanair wykazała bowiem, iż potencjalne oszczędności w zakresie opłat lotniskowych nie wynikają z obniżenia kosztów w porcie lotniczym w Dublinie lub zmiany lotnisk docelowych Aer Lingus. Cały sens koncentracji jest w tym, żeby operować samolotami Aer Lingus na głównych lotniskach. Ponadto – wbrew twierdzeniom Aer Lingus przedstawionym w motywie 1118 zaskarżonej decyzji – czas postoju Ryanair w porcie lotniczym w Dublinie wynosi 25 minut, a przecież jest to główny port, tymczasem przy operacjach Aer Lingus czas postoju wynosi od 40 do 55 minut. Taki sam czas na postój jest również potrzebny na zatłoczonych lotniskach takich jak lotnisko w Birmingham lub w Manchesterze (zob. notatka York Aviation z dnia 19 stycznia 2007 r. w sprawie wzrostu efektywności związanego z czasem postoju).

401 Po ósme, skarżąca podnosi, iż Komisja niepoprawnie zinterpretowała irlandzkie prawo spółek, ponieważ zgodnie z tymi przepisami Ryanair przejęłaby kontrolę nad Aer Lingus od momentu nabycia 50% jej akcji. Zatem „wrogi charakter” przejęcia kontroli, o którym mowa w motywie 1140 zaskarżonej decyzji, jest bez znaczenia, a Komisja błędnie założyła, iż połączenie obu przedsiębiorstw byłoby trudniejsze, gdyby Ryanair posiadała mniej niż 100% akcji Aer Lingus.

- 402 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- 403 W zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że deklarowany przez Ryanair wzrost efektywności nie daje się zweryfikować, ponieważ wynika głównie z ogólnego twierdzenia, że Ryanair może zastosować do Aer Lingus swój model ekonomiczny, a zwłaszcza związany z nim poziom kosztów, przy czym nie uwzględniono należycie wyrównania strat pod względem charakterystyki produktów i przychodów. Komisja uznała również, że wiele twierdzeń Ryanair dotyczących wzrostu efektywności opiera się na domniemaniach, których nie można zweryfikować w sposób niezależny (pkt 7.10.4.2 zaskarżonej decyzji).

- 404 Zatem przewidziany w wytycznych warunek dotyczący weryfikowalnego charakteru wzrostu efektywności nie został spełniony, z czym z kolei nie zgadza się skarżąca, która w tym zakresie podnosi osiem zarzutów.

- 405 Po pierwsze, jeśli chodzi o oceny sformułowane przez Komisję w zaskarżonej decyzji na temat danych przekazanych przez Ryanair (motyw 1133 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 394 powyżej), należy przede wszystkim przypomnieć, iż Komisja uznała, że „wiele twierdzeń Ryanair dotyczących wzrostu efektywności opiera się na domniemaniach, których nie można zweryfikować w sposób niezależny”. Komisja podkreśliła również

w zaskarżonej decyzji, iż „[j]ak się wydaje, nie istnieje żaden dokument sprzed koncentracji oceniający w sposób obiektywny i niezależny wielkość wzrostu efektywności wynikającego z przejęcia Aer Lingus”. W tym kontekście Komisja wskazała, iż „uważa przekazanie takich dokumentów za bardzo istotne dla wykazania, po pierwsze, że model ekonomiczny Ryanair jest odmienny, jedyny w swoim rodzaju i lepszy od modelu Aer Lingus, a po drugie, że jej strukturę kosztów można z powodzeniem powielić w Aer Lingus po przeprowadzeniu koncentracji”. Tego rodzaju stwierdzenia można rozumieć w ten sposób, że od strony zgłaszającej koncentrację można wymagać przekazania danych odpowiadających wyżej wymienionej definicji dokumentów, których przedstawienie jest uważane przez Komisję za „bardzo istotne”.

- 406 Jednakże z pkt 86 wytycznych wynika, że wzrost efektywności musi „dać się zweryfikować”, aby Komisja miała pewność, w granicach rozsądku, iż jego dojście do skutku jest „prawdopodobne”, oraz musi być dostatecznie duży, aby zrównoważyć potencjalnie szkodliwy wpływ koncentracji na konsumentów. Ten sam punkt wytycznych wskazuje, iż Komisja tym lepiej będzie mogła ocenić argumenty dotyczące wzrostu efektywności, im bardziej będą one „precyzyjne i przekonujące”. W tym względzie dodano, że w miarę możliwości wzrost efektywności oraz wynikające z niego korzyści dla konsumentów powinny być „wyrażane liczbowo” oraz że jeśli dane niezbędne do dokładnej analizy liczbowej nie są dostępne, musi się dać przewidzieć „łatwy do zidentyfikowania” pozytywny wpływ na konsumentów, a „nie wpływ marginalny”. Zatem przesłanka dotycząca weryfikowalnego charakteru wzrostu efektywności nie zawiera wymogu, by strona zgłaszająca koncentrację przekazała dane dające się zweryfikować w sposób niezależny przez osobę trzecią lub dokumenty pochodzące sprzed koncentracji, pozwalające ocenić w sposób obiektywny i niezależny wielkość wzrostu efektywności wynikającego z przejęcia.

407 Taką wykładnię potwierdza lektura pkt 87 wytycznych, z której wynika, iż większość informacji umożliwiających Komisji ocenę wzrostu efektywności znajduje się wyłącznie w rękach uczestników koncentracji, w związku z czym strony dokonujące zgłoszenia mają obowiązek dostarczyć niezbędne informacje w odpowiednim czasie.

408 Podobnie, otwarty katalog dowodów przydatnych do oceny wzrostu efektywności, zawarty w pkt 88 wytycznych, obejmuje różnego rodzaju dowody i nie ma tam mowy o wymogu, by nadawały się one do niezależnej weryfikacji lub żeby pochodziły sprzed koncentracji. Katalog ten zawiera w szczególności wewnętrzne dokumenty, z których korzystał zarząd, podejmując decyzję o połączeniu, oświadczenia zarządu skierowane do właścicieli i rynków finansowych w sprawie przewidywanego wzrostu efektywności, przykłady z przeszłości dotyczące wzrostu efektywności i korzyści dla konsumentów, jak również przeprowadzone przed koncentracją przez ekspertów zewnętrznych badania dotyczące rodzaju i wielkości korzyści wynikających ze wzrostu efektywności oraz stopnia, w jakim konsumenci mogą odnieść korzyść.

409 Zatem możliwość niezależnej weryfikacji domniemań, na których opierają się twierdzenia Ryanair dotyczące wzrostu efektywności, nie była wymagana przez wytyczne określające wskazówki Komisji, które mają zastosowanie w tym zakresie. W każdym razie Komisja nie mogła więc nie uwzględnić w rozpoznawanej sprawie danych przekazanych przez Ryanair tylko na tej podstawie, iż opierają się one na domniemaniach, których nie można zweryfikować w sposób niezależny. Podobnie Komisja nie mogła wymagać określonego typu dokumentów, takich jak dokumenty sprzed koncentracji oceniające w sposób obiektywny i niezależny wielkość wzrostu efektywności wynikającego z przejęcia, aby kwestionować znaczenie informacji wynikających z dokumentów innego rodzaju, które można było przedstawić.

410 W tej sytuacji Ryanair miała prawo przedstawić Komisji swoje własne dane dotyczące wzrostu efektywności, jakiego się spodziewa po koncentracji, nie mając przy tym obowiązku posłużenia się oceną, która może zostać sprawdzona w sposób niezależny przez osobę trzecią lub została wykonana przed ogłoszeniem koncentracji. W obrocie gospodarczym nie zawsze jest możliwe przedstawienie tego rodzaju dokumentów w odpowiednim czasie, a dokumenty, z których korzystało przedsiębiorstwo w celu uruchomienia procedury publicznej oferty nabycia, bez względu na to, czy pochodzą od tego przedsiębiorstwa czy od jego doradców, mogą posiadać pewne znaczenie dla potwierdzenia treści deklaracji dotyczących wzrostu efektywności.

411 Jednakże należy podkreślić, iż Komisja zbadała konkretnie, czy wzrost efektywności deklarowany przez Ryanair „daje się zweryfikować”, w tym znaczeniu że pozwala jej na uzyskanie pewności, w granicach rozsądku, iż jego dojście do skutku jest prawdopodobne, oraz że jest dostatecznie duży, aby zrównoważyć potencjalnie szkodliwy wpływ koncentracji na konsumentów. Komisja podkreśliła bowiem w motywie 1133 zaskarżonej decyzji, iż w świetle oświadczeń Ryanair dotyczących wzrostu efektywności „bardzo optymistyczne wydaje się twierdzenie, że Ryanair będzie w stanie w całości zastosować do Aer Lingus swój model ekonomiczny, a zwłaszcza związany z nim poziom kosztów, bez wyrównania strat pod względem charakterystyki produktów i przychodów”. Komisja stwierdziła, że „Ryanair nie dostarczyła w tym zakresie żadnego obiektywnego czy przekonującego dowodu oprócz ogólnego zaufania »do jej bardziej agresywnego stylu zarządzania«”.

412 Owa krytyka danych przekazanych przez Ryanair zasadza się na zakwestionowaniu możliwości wykazania za ich pomocą, iż deklarowany wzrost efektywności jest w stanie zrównoważyć negatywne dla konkurencji skutki, jakie operacja mogłaby wywołać w przeciwnym razie. W tym względzie pkt 87 wytycznych wskazuje, iż ciężar dowodu spoczywa na stronach dokonujących zgłoszenia. Wspomniany wzrost efektywności powinien być „wyrażony liczbowo” lub przynajmniej „łatwy do zidentyfikowania”, jak wynika z pkt 86 wytycznych.

- 413 Przy braku informacji pozwalających udowodnić, że spodziewany wzrost efektywności z tytułu zastosowania do Aer Lingus modelu ekonomicznego Ryanair uwzględnia straty, jakie spowodowałaby rezygnacja z modelu ekonomicznego przyjętego przez Aer Lingus, Komisja miała podstawy, by podać w wątpliwość możliwość zweryfikowania deklarowanego wzrostu efektywności. Otóż skarżąca ogranicza się również w tej kwestii do twierdzenia w swoich pismach, że jej model ekonomiczny jest lepszy od modelu Aer Lingus i że spowoduje to wzrost efektywności wynoszący 221,7 mln EUR (motyw 1106 zaskarżonej decyzji, a w szczególności tabela nr 3). Właśnie te liczby kwestionuje Komisja. W motywach 1135 i 1140 zaskarżonej decyzji Komisja podkreśliła również, iż Ryanair nie wykazała, że może ograniczyć koszty Aer Lingus bez niekorzystnych następstw dla jakości jej usług.
- 414 W konsekwencji, wobec braku wyjaśnień ze strony Ryanair, dlaczego rozumowanie Komisji miałyby być błędne, jeśli chodzi o niewykazanie okoliczności, iż skarżąca mogłaby ograniczyć koszty Aer Lingus bez niekorzystnych następstw dla jakości usług tego przedsiębiorstwa, należy stwierdzić, że Komisja miała podstawy do zakwestionowania możliwości weryfikacji deklarowanego wzrostu efektywności w świetle danych przekazanych w tym zakresie przez Ryanair.
- 415 Po drugie, jeśli chodzi o wpływ na ocenę różnicy pod względem modelu ekonomicznego między Aer Lingus a Ryanair, ta ostatnia utrzymuje zasadniczo, że Komisja nie wzięła pod uwagę jej intencji zachowania odmiennego modelu obsługi, bez przeniesienia „w całości” do Aer Lingus swojego modelu ekonomicznego (motyw 1133 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 395 powyżej).
- 416 Powyższy zarzut nie uwzględnia okoliczności, iż Komisja jak najbardziej wzięła pod uwagę założenia skarżącej. Jej wątpliwości co do możliwości zweryfikowania

deklarowanego wzrostu efektywności w świetle danych przekazanych przez skarżącą wyglądają bowiem następująco: albo Ryanair wprowadzi swój model ekonomiczny w pełnym zakresie, a wówczas przy ocenie wzrostu efektywności deklarowanego przez Ryanair należy wziąć pod uwagę straty pod względem charakterystyki produktów oraz przychodów związanych z modelem ekonomicznym Aer Lingus; albo Ryanair utrzyma, jak ma zamiar to zrobić, dotychczasową charakterystykę produktów i przychody związane z modelem ekonomicznym Aer Lingus, a wówczas wzrost efektywności będzie musiał być mniejszy niż uzyskany w wyniku zastosowania w całości niskokosztowego i niskocennego modelu obsługi Ryanair. Właśnie na tej nieścisłości w danych dostarczonych przez Ryanair Komisja prawidłowo oparła rozumowanie, jakie zaprezentowała w zaskarżonej decyzji.

417 Po trzecie, jeśli chodzi o wzmiankę zawartą w zaskarżonej decyzji na temat następstw nabycia przez Ryanair przewoźnika Buzz, spółki zależnej KLM (motyw 1134 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 396 powyżej), należy zaznaczyć, że strony są zgodne co do tego, iż tamto przejęcie różni się od planowanego przejęcia Aer Lingus. Właśnie rozstrzygnięcie przedstawione w zaskarżonej decyzji świadczy o różnicach pomiędzy tymi dwiema operacjami (zniknięcie marki Buzz, zwrot samolotów, zawieszenie większości połączeń). Wzrost efektywności, na który powołuje się Ryanair na podstawie tamtego przykładu, opiera się więc na założeniu pełnego zastosowania modelu ekonomicznego Ryanair do nabytego przedsiębiorstwa.

418 Po czwarte, jeśli chodzi o zakres zobowiązania podjętego przez skarżącą w związku z publiczną ofertą nabycia, dotyczącego obniżenia cen oferowanych przez Aer Lingus, zniesienia dopłat paliwowych, utrzymania częstotliwości lotów oraz usprawnienia obsługi (motyw 1134 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 397 powyżej), jak Komisja zaznacza w swoich pismach, a skarżąca tego nie kwestionuje, przyrzeczenie postępowania w określony sposób przez nieokreślony i potencjalnie bardzo krótki czas nie może być uważane za wzrost efektywności ani za dowód istnienia wzrostu efektywności.

419 Po piąte, jeśli chodzi o wzrost efektywności związany z ewentualnym obniżeniem kosztów reklamy (motywny 1136 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 398 powyżej), krytyka skarżącej nie umniejsza znaczenia obawy przedstawionej w zaskarżonej decyzji. Jeśli bowiem Ryanair ma zamiar kontynuować politykę odrębności Aer Lingus pod względem marki i jakości, Aer Lingus powinna dalej prowadzić własną, odmienną strategię marketingową. Taka decyzja może w rzeczywistości wymagać dalszych wydatków na reklamę, aby mieć pewność, że klienci nie mylą ze sobą obu przewoźników.

420 Po szóste, jeśli chodzi o koszty związane z prawem własności samolotów (motywy 1137, 1138 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 399 powyżej), Komisja uznała w zaskarżonej decyzji w odniesieniu do posiadanych przez Ryanair opcji, które umożliwiają jej zakup samolotów po cenie niższej od rynkowej, że istnieje prawdopodobieństwo, iż Ryanair wykona te opcje w celu odmłodzenia swojej własnej floty powietrznej. Gdyby Ryanair miała zamiar osiągnąć natychmiastowy zysk przez odsprzedaż nowych maszyn innemu przewoźnikowi lotniczemu lub przenieść te opcje na rzecz Aer Lingus, aby odnowić flotę powietrzną tego przewoźnika, koszt alternatywny z tytułu innego wykorzystania samolotów byłby dokładnie taki sam jak wzrost efektywności, co by go zniwelowało. Komisja stwierdziła również, że nawet jeśli obie powyższe hipotezy nie potwierdzą się, hipotezy wykorzystane w celu oszacowania kosztów związanych z własnością samolotów wydają się „wyjątkowo optymistyczne”, ponieważ opierają się na możliwości uzyskania ze sprzedaży floty Aer Lingus jej wartości księgowej.

421 Krytyka skarżącej nie podważa słuszności tej analizy. Co się zaś tyczy możliwości niewykonania tychże opcji, naturalnie taka możliwość istnieje, lecz Ryanair straciłaby wówczas ewentualny zysk z tego tytułu. Jeśli chodzi o życzenie wyrażone przez skarżącą, żeby Komisja wykazała, że warunki umów zawartych z Boeingiem umożliwiają Ryanair wykonanie „niepotrzebnych opcji” i odsprzedaż samolotów na wolnym rynku albo że Ryanair rzeczywiście postanowiła wykorzystać te opcje, aby w ten sposób konkurować z Boeingiem na rynku nowych samolotów, trudno jest zrozumieć, dlaczego należałoby wymagać przeprowadzenia takiego dowodu. Komisja ogranicza

się bowiem do przedstawienia różnych rozwiązań, jakimi dysponuje Ryanair, jeśli postanowi wykonać posiadane opcje, zaznaczając, iż pierwotnym przeznaczeniem tych opcji było odnowienie floty Ryanair. Wreszcie skarżąca nie wyjaśniła, dlaczego krytyczna uwaga Komisji dotycząca optymistycznego charakteru oceny możliwości sprzedaży floty Aer Lingus za cenę odpowiadającą jej wartości księgowej miałyby być błędna tylko z powodu doświadczenia Ryanair w tej dziedzinie.

- 422 Po siódme, jeśli chodzi o opłaty lotniskowe i koszty obsługi naziemnej (motyw 1139 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 400 powyżej), należy stwierdzić, podobnie jak uczyniła to Komisja, iż w zaskarżonej decyzji stwierdziła ona tylko, że „obniżenie kosztów w wyniku przeniesienia operacji Aer Lingus na drugorzędne lotniska samo w sobie nie stanowiłoby wzrostu efektywności”. Można to wyjaśnić na przykładzie podanym przez Komisję, która zwraca uwagę, iż Ryanair twierdzi między innymi, że zawarła umowę z portem lotniczym Bergamo, na podstawie której ów port nalicza jej opłatę na 1 pasażera zdecydowanie niższą od opłaty żądanej od Aer Lingus za operowanie w Mediolanie. Jednakże Bergamo jest lotniskiem drugorzędnym, na które Aer Lingus nie lata, tak że deklarowany wzrost efektywności mógłby zostać osiągnięty tylko poprzez przeniesienie na Bergamo lotów aktualnie wykonywanych przez Aer Lingus na kierunkach Mediolan–Linate oraz Mediolan–Malpensa. Biorąc pod uwagę konieczność tej zmiany w ofercie usług Aer Lingus, Komisja słusznie zakwestionowała w zaskarżonej decyzji tego rodzaju wzrost efektywności.

- 423 Po ósme, jeśli chodzi o wpływ większego lub mniejszego pakietu kontrolnego akcji Aer Lingus należącego do Ryanair (motyw 1140 zaskarżonej decyzji; zob. pkt 401 powyżej), Komisja słusznie uznała w zasadzie w zaskarżonej decyzji, iż udział w kapitale poniżej 100% utrudni uzyskanie deklarowanego wzrostu efektywności, zważywszy na „wrogi charakter” zgłoszonej koncentracji. Sprzeciw ze strony akcjonariuszy Aer Lingus, którzy nie zgadzają się na przejęcie kontroli przez Ryanair, w sytuacji gdy niektórzy z nich, jak państwo irlandzkie czy pracownicy Aer Lingus, mogą posiadać

znaczny udział w kapitale Aer Lingus, grozi w rzeczywistości opóźnieniem lub zablokowaniem niektórych decyzji podjętych przez Ryanair w celu ograniczenia kosztów.

- ⁴²⁴ Z powyższego wynika, iż należy oddalić zarzuty skarżącej dotyczące weryfikowalnego charakteru deklarowanego wzrostu efektywności.

2. W przedmiocie swoistego dla koncentracji charakteru deklarowanego wzrostu efektywności w niektórych dziedzinach

a) Argumenty stron

- ⁴²⁵ Skarżąca nie zgadza się z twierdzeniem Komisji, że wzrost efektywności w niektórych dziedzinach, takich jak ograniczenie kosztów osobowych, lepsze wykorzystanie samolotów, a także obniżenie kosztów paliwa oraz kosztów dystrybucji, „prawdopodobnie nie jest swoisty dla koncentracji” i mógłby zostać osiągnięty przez Aer Lingus niezależnie od niej (motywy 1143–1145 zaskarżonej decyzji). Skarżąca przyznaje, że od 2001 r. Aer Lingus zdołała obniżyć swoje koszty jednostkowe, ale zwraca uwagę, iż z ostatniego śródrocznego sprawozdania finansowego tego przewoźnika wynika, że jego koszty rosną. Co więcej, koszty Aer Lingus są zdecydowanie wyższe od kosztów Ryanair, a różnica między nimi wciąż rośnie. Bez połączenia przedsięwzięcia Aer Lingus nie będzie mogła uzyskać korzyści skali związanych z jej przejęciem przez Ryanair. Ponieważ liczba samolotów, jakimi dysponuje Aer Lingus, nie wzrosła w istotny sposób w ciągu pięciu ostatnich lat, racjonalnym jest domniemanie, iż Aer Lingus nie może ani nie chce szybko się rozwijać, żeby prowadzić operacje na taką samą skalę co Ryanair. Wzrost efektywności w niektórych dziedzinach, niezwiązanych ze skalą, jak skrócenie czasu postoju na lotnisku w Dublinie, jest w dużym stopniu specyficzny dla koncentracji, gdyż Aer Lingus nie próbowała uzyskać krótszego czasu postoju (zob.

odpowiedź Ryanair z dnia 25 stycznia 2007 r. na żądanie udzielenia informacji wy-stosowane przez Komisję na podstawie art. 11 rozporządzenia w sprawie koncentracji). Wbrew twierdzeniom Komisji nacisk konkurencyjny rzekomo wywierany przez Ryanair na Aer Lingus sam w sobie nie stanowi bodźca, aby ta ostatnia pozostała efektywnym operatorem.

- ⁴²⁶ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skar-żącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- ⁴²⁷ Z punktu 85 wytycznych wynika, iż wzrost efektywności ma znaczenie dla analizy konkurencji, jeśli jest bezpośrednim skutkiem zgłaszanego połączenia i nie może być w podobnym stopniu osiągnięty przez mniej antykonkurencyjne praktyki. W takich okolicznościach Komisja uważa, iż wzrost efektywności jest spowodowany przez koncentrację przedsiębiorstw, a więc jest z nią swoiście związany. Zadaniem stron dokonujących połączenia jest dostarczenie we właściwym czasie stosownych infor-macji niezbędnych do wykazania, iż nie ma innych środków, realistycznych i osiągal-nych, o charakterze mniej antykonkurencyjnym niż zgłoszona koncentracja. Komisja bierze pod uwagę jedynie środki, które są racjonalne w sytuacji, w jakiej znajdują się uczestnicy koncentracji, w świetle praktyk przyjętych w danym sektorze działalności gospodarczej.

428 W zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że deklarowany wzrost efektywności w niektórych dziedzinach, takich jak ograniczenie kosztów osobowych, lepsze wykorzystanie samolotów, a także obniżenie kosztów paliwa oraz kosztów dystrybucji, mógłby również zostać osiągnięty przez Aer Lingus niezależnie od planowanej operacji (pkt 7.10.4.3 zaskarżonej decyzji).

429 Chcąc podważyć to stwierdzenie, skarżąca ogranicza się do wskazania, iż z ostatniego śródrocznego sprawozdania finansowego Aer Lingus z dnia 30 sierpnia 2007 r. wynika, że koszty tego przedsiębiorstwa wzrosły, a w każdym razie są wyższe od jej kosztów. Planowana koncentracja umożliwi Aer Lingus uzyskanie korzyści skali większych niż by mogła osiągnąć, gdyby nie zrealizowano operacji.

430 Jednakże należy uznać, iż pierwszy argument skarżącej nie może zostać uwzględniony, ponieważ nie można zarzucać Komisji, że nie wzięła pod uwagę przy wydawaniu zaskarżonej decyzji w dniu 27 czerwca 2007 r. wyników, które zostały ogłoszone dopiero w dniu 31 sierpnia 2007 r. W związku z tym – jak zresztą przyznaje sama skarżąca – Komisja prawidłowo oparła się w zaskarżonej decyzji na okoliczności, iż „[o]d 2001 r. Aer Lingus wykazała się znacznymi umiejętnościami w zakresie obniżania kosztów jednostkowych”. Ponadto powołany przez Ryanair argument dotyczący korzyści skali nie podważa zasadności ustalenia Komisji, która koncentruje się raczej na efektywności wybranej przez Aer Lingus kombinacji cena–jakość.

431 W konsekwencji należy oddalić zarzuty dotyczące swoistego dla koncentracji charakteru deklarowanego wzrostu efektywności w niektórych dziedzinach.

3. *W przedmiocie korzyści dla konsumentów*

a) Argumenty stron

⁴³² Skarżąca wskazuje, iż Komisja uznaje istnienie związku między kosztami stałymi ponoszonymi z tytułu wejścia na trasę oraz poziomem zysków, przy jakim wejście staje się rentowne, a także wzrostem konkurencji, jaki na danym połączeniu może wywołać wejście nowego konkurenta (motyw 1147 zaskarżonej decyzji). Zatem Komisja niesłusznie stwierdziła, że „deklarowany wzrost efektywności w zakresie kosztów stałych nie ma wpływu na decyzje Ryanair dotyczące ustalenia ceny za przelot na istniejących już kierunkach” (motyw 1148 zaskarżonej decyzji). Tym samym Komisja nie uwzględniła okoliczności, iż w branży lotniczej koszty stałe szybko dają się odczuć na poziomie decyzji dotyczących produkcji marginalnej oraz częstotliwości. Ryanair jest znana z tego, że ma niskie koszty operacyjne oraz że te niskie koszty przekłada na ceny oferowane konsumentom. Ponadto w sektorze lotniczym operatorzy muszą często wprowadzać krótkookresowe korekty zdolności przewozowej i godzin lotów, na co nie pozwala struktura kosztów Aer Lingus. Równie niesłusznie Komisja uznała, że „korzyści dla klientów nie byłyby w związku z tym natychmiastowe, lecz uzależnione od całego łańcucha zdarzeń, a w konsekwencji znacznie mniej pewne niż wpływ na ceny ograniczenia kosztów marginalnych (które stymuluje natychmiastowe obniżki cen)” (motyw 1148 zaskarżonej decyzji). Takie twierdzenie nie jest ani uzasadnione, ani potwierdzone dowodami i pozostaje w sprzeczności z doświadczeniem Ryanair.

⁴³³ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, kwestionuje argumenty skarżącej, odwołując się do zaskarżonej decyzji.

b) Ocena Sądu

- ⁴³⁴ Jeśli chodzi o korzyści dla konsumentów, pkt 79 wytycznych stanowi, że przy ocenie argumentów dotyczących wzrostu efektywności należy sprawdzić, czy konsumenci nie znajdują się w gorszej sytuacji, jeśli dojdzie do połączenia przedsiębiorstw. W tym celu wzrost efektywności powinien być znaczący i nastąpić w odpowiednim czasie oraz powinien zasadniczo działać na korzyść konsumentów na rynkach właściwych, na których bez wzrostu efektywności koncentracja prawdopodobnie wywołałaby problemy w zakresie konkurencji.
- ⁴³⁵ W tym względzie z pkt 80 wytycznych wynika, iż koncentracje mogą prowadzić do wzrostu efektywności w różnych dziedzinach, co z kolei może prowadzić do spadku cen lub innych korzyści dla konsumentów. Na przykład oszczędności w zakresie kosztów produkcji lub dystrybucji mogą dać przedsiębiorstwu powstałemu w wyniku koncentracji możliwość oraz motywację do wprowadzenia niższych cen po połączeniu. Niezależnie od konieczności ustalenia, czy wzrost efektywności przełoży się na korzyść netto dla konsumentów, bardziej istotna dla oceny wzrostu efektywności będzie poprawa rentowności prowadząca do obniżenia kosztów zmiennych lub krańcowych niż ograniczenie kosztów stałych, ponieważ co do zasady jest bardziej prawdopodobne, iż spowoduje ona spadek cen płaconych przez konsumentów. Obniżenie kosztów, które jest prostą konsekwencją antykonkurencyjnych ograniczeń produkcji, nie może być uważane za wzrost efektywności przynoszący korzyść konsumentom.
- ⁴³⁶ Ponadto z pkt 84 wytycznych wynika, że bodziec skłaniający podmiot powstały po połączeniu do przekazania konsumentom korzyści wynikających ze wzrostu efektywności jest często związany z istnieniem presji konkurencyjnej wywieranej przez inne przedsiębiorstwa obecne na rynku oraz przez potencjalnych konkurentów. Im większy jest potencjalny negatywny wpływ na konkurencję, tym bardziej Komisja musi być pewna, iż deklarowany wzrost efektywności jest znaczący, możliwy do realizacji i przekazania w wystarczającym stopniu konsumentowi. W tym względzie w wytycznych wskazano, iż jest bardzo mało prawdopodobne, aby połączenie prowadzące do

pozycji rynkowej zbliżonej do monopolu lub prowadzące do podobnego poziomu siły rynkowej mogło zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem na takiej podstawie, iż wzrost efektywności byłby wystarczający do zrównoważenia potencjalnych antykonkurencyjnych skutków połączenia.

437 W odpowiedzi na argument Ryanair, że ograniczenie kosztów eksploatacji samolotów ma wpływ na decyzję „krańcową” przewoźnika lotniczego dotyczącą tego, czy operować na określonym połączeniu czy też nie, Komisja przyznała w zaskarżonej decyzji, iż spadek kosztów stałych wejścia na trasę obniża poziom przychodów, od którego wejście staje się rentowne, oraz że takie wejście prowadzi do wzrostu konkurencji na danej trasie (motywy 1146, 1147 zaskarżonej decyzji).

438 Komisja zbadała następnie stopień pewności oraz szybkość przeniesienia tych korzyści na konsumentów, po czym stwierdziła, iż deklarowany wzrost efektywności w zakresie kosztów stałych nie ma wpływu na decyzje Ryanair dotyczące ustalenia ceny za przelot na istniejących już kierunkach. Według Komisji korzyści dla klientów pojawiłyby się tylko wówczas, gdyby Ryanair postanowiła zwiększyć częstotliwość na istniejących połączeniach albo uruchomić nową trasę, która nie byłaby dochodowa przed obniżeniem kosztów stałych, ale stałaby się dochodowa po koncentracji. W związku z tym, nawet gdyby wzrost efektywności został osiągnięty, korzyści dla klientów nie byłyby natychmiastowe, lecz uzależnione od całego łańcucha zdarzeń, a w konsekwencji znacznie mniej pewne niż wpływ na ceny ograniczenia kosztów marginalnych, które stymuluje natychmiastowe obniżki cen (motywy 1148 zaskarżonej decyzji).

439 Ponadto Komisja wskazała, że ponieważ Ryanair utrzymuje jedynie, iż koszty Aer Lingus mogą zostać ograniczone do poziomu jej własnych kosztów, nie robi to żadnej różnicy w stosunku do sytuacji sprzed koncentracji, gdyż „próg rentowności” Ryanair

oraz zakres rentownych połączeń nie ulegną zmianie, nawet jeśli wzrost efektywności zostanie w pełni osiągnięty (motyw 1149 zaskarżonej decyzji). Wręcz przeciwnie, na istniejących połączeniach, gdzie usługi pokrywają się, natychmiastowy skutek koncentracji polegałby na internalizacji decyzji Ryanair i Aer Lingus w zakresie cen i wydajności. Przy założeniu, że będzie prowadzona polityka maksymalizacji zysków, podmiot powstały w wyniku koncentracji będzie miał wszelkie powody, by podnieść ceny na tych trasach z racji bardzo dużego udziału w rynku w rękach nowego podmiotu, a wszelki transfer pasażerów pomiędzy markami Ryanair i Aer Lingus w większej części pozostałby w obrębie tego podmiotu, zwłaszcza w przypadku połączeń, na których duopol zamieniłby się w monopol (motyw 1150 zaskarżonej decyzji).

⁴⁴⁰ Komisja przyznała, że teoretycznie ten skutek mógłby zostać zrównoważony, gdyby wzrost efektywności w zakresie kosztów stałych uzasadniał dodanie przez Ryanair dodatkowych częstotliwości na trasach objętych oddziaływaniem koncentracji, co z kolei pociągnęłoby ceny w dół. Jednakże uznała, że biorąc pod uwagę wyjątkowo duży udział nowego podmiotu w rynku, często bliski monopolu, oraz okoliczność, iż deklarowany wzrost efektywności w większej części odnosi się do marki Aer Lingus, jest bardzo mało prawdopodobne, aby skutek w postaci obniżenia cen wynikający ze wzrostu efektywności był wystarczający do zniwelowania podwyżki cen wynikającej z horyzontalnego nakładania się działalności oraz z zaniku konkurencji w następstwie koncentracji (motyw 1150 zaskarżonej decyzji).

⁴⁴¹ W tym względzie należy zaznaczyć, podobnie jak uczyniła to Komisja, iż Ryanair nie kwestionuje oceny, według której ewentualny wzrost efektywności nie będzie odczuwalny dla konsumentów ze względu na bardzo duży udział w rynku, jaki znajdzie się w posiadaniu nowo powstałego podmiotu na większości tras, na których usługi pokrywają się. Tak więc nawet jeśli założyć, iż twierdzenie Ryanair, że wszystkie oszczędności w zakresie kosztów zostaną wykorzystane w celu obniżenia cen, aby zwiększyć wielkość sprzedaży, zostało udowodnione, to prawdziwym priorytetem Ryanair prawdopodobnie zawsze będzie maksymalizacja zysków. Na rynkach, na których wszelka konkurencja zostanie wyeliminowana na skutek koncentracji, bez

wątpienia zyski będą znacznie większe, jeśli nie pozwoli się konsumentom skorzystać z deklarowanej redukcji kosztów stałych Aer Lingus.

⁴⁴² W konsekwencji należy oddalić zarzuty dotyczące korzyści dla konsumentów.

⁴⁴³ Z powyższego wynika, iż należy oddalić wszystkie zarzuty skarżącej dotyczące możliwości weryfikacji wzrostu efektywności, jego charakteru swoistego dla koncentracji oraz korzyści dla konsumentów. Wobec tego, ponieważ skarżąca nie wykazała, że analiza przedstawiona przez Komisję w zaskarżonej decyzji jest błędna w zakresie dotyczącym trzech kumulatywnych przesłanek ustalonych w celu określenia okoliczności, w jakich Komisja może brać pod uwagę wzrost efektywności przy ocenie koncentracji, zarzut czwarty należy oddalić w całości.

4. *Wnioski w sprawie analizy wpływu operacji na konkurencję*

⁴⁴⁴ Z analizy czterech pierwszych zarzutów wynika, iż żaden argument przedstawiony przez skarżącą nie jest w stanie podważyć ustaleń dokonanych przez Komisję w zaskarżonej decyzji, zgodnie z którymi realizacja koncentracji znacznie utrudniłaby skuteczną konkurencję z powodu stworzenia pozycji dominującej na wielu rynkach połączeń z lub do Dublina, Cork i Shannon.

445 Te pozycje dominujące mają charakter albo monopolu, albo quasi-monopolu, albo bardzo silnej dominacji i same w sobie wystarczają do potwierdzenia wniosku Komisji, że realizację koncentracji należy uznać za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

446 Teraz należy zbadać zarzut piąty i ostatni, dotyczący zobowiązań.

E — *W przedmiocie zarzutu piątego dotyczącego oceny zobowiązań*

1. *Rozważania wstępne*

447 Przed zbadaniem treści zobowiązań spornych w niniejszej sprawie należy przypomnieć ramy analityczne stosowane w odniesieniu do zobowiązań.

a) W przedmiocie ram analizy zobowiązań

448 Kontrola koncentracji ma na celu wydanie zainteresowanym przedsiębiorstwom niezbędnego zezwolenia poprzedzającego dokonanie jakiejkolwiek koncentracji o wymiarze wspólnotowym. W ramach tej kontroli owe przedsiębiorstwa mogą proponować Komisji zobowiązania celem uzyskania decyzji stwierdzającej zgodność ich

koncentracji ze wspólnym rynkiem (wyrok Sądu z dnia 9 września 2008 r. w sprawie T-212/03 MyTravel przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-1967, pkt 116–118).

449 W zależności od stanu postępowania administracyjnego zaproponowane zobowiązania powinny umożliwić Komisji bądź stwierdzenie, że zgłoszona koncentracja nie rodzi poważnych wątpliwości co do jej zgodności ze wspólnym rynkiem w fazie wstępnego dochodzenia (art. 6 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji), bądź odpowiedzieć na zastrzeżenia zgłoszone w ramach szczegółowego dochodzenia (art. 18 ust. 3 w związku z art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji). Zobowiązania te umożliwiają zatem przede wszystkim uniknięcie wszczęcia fazy szczegółowego dochodzenia lub w konsekwencji uniknięcie wydania decyzji uznającej koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem (zob. ww. w pkt 449 wyrok w sprawie MyTravel przeciwko Komisji).

450 Artykuł 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji zezwala bowiem Komisji na dołączenie do decyzji uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem, na podstawie kryterium określonego w art. 2 ust. 2 tego rozporządzenia, warunków i obowiązków zmierzających do zapewnienia, że dane przedsiębiorstwa spełnią zobowiązania podjęte wobec niej celem uczynienia koncentracji zgodną ze wspólnym rynkiem (zob. ww. w pkt 449 wyrok w sprawie MyTravel przeciwko Komisji).

451 Mając na względzie zarówno wagę interesów finansowych oraz cele produkcyjne lub handlowe nieodłącznie związane z tym typem operacji, jak i uprawnienia przysługujące Komisji w tej dziedzinie, ułatwienie pracy administracji leży w interesie zainteresowanych przedsiębiorstw. Te same względy zobowiązują również Komisję do wykazania się jak największą starannością w wykonywaniu jej zadań w zakresie kontroli koncentracji (zob. w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji ww. w pkt 449 wyrok w sprawie MyTravel przeciwko Komisji, pkt 119).

452 Należy również zaznaczyć, iż w ramach kontroli koncentracji Komisja jest uprawniona zatwierdzać tylko takie zobowiązania, które są w stanie zapewnić zgodność zgłoszonej koncentracji ze wspólnym rynkiem (zob. w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji ww. w pkt 41 wyrok w sprawie General Electric przeciwko Komisji, pkt 555).

453 W tym względzie należy podkreślić, że zobowiązania zaproponowane przez jedną ze stron koncentracji spełniają to kryterium tylko wówczas, gdy Komisja jest w stanie stwierdzić z całą pewnością, że możliwa będzie ich realizacja, a środki zaradcze, jakie z nich wynikają, będą wystarczająco solidne i trwałe, aby stworzenie lub umocnienie pozycji dominującej albo utrudnienia skutecznej konkurencji, którym zobowiązania mają zapobiec, nie mogły wystąpić w relatywnie bliskiej przyszłości (zob. w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji i biorąc pod uwagę okoliczność, iż środki zaradcze zaproponowane w niniejszej sprawie nie mają wszystkie charakteru strukturalnego, ww. w pkt 41 wyrok w sprawie General Electric przeciwko Komisji, pkt 555).

454 Ponadto z art. 19 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 802/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. L 133, s. 1) wynika, że zobowiązania zaproponowane przez zainteresowane przedsiębiorstwa na mocy art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji muszą być przekazane Komisji w terminie 65 dni roboczych od dnia wszczęcia postępowania. W przypadku gdy termin wydania decyzji wydawanej na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji zostaje przedłużony, okres 65 dni roboczych zostaje automatycznie przedłużony o taką samą liczbę dni roboczych. W rozpoznawanej sprawie termin określony w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 802/2004 upływał w dniu 3 maja 2007 r. (motyw 1237 zaskarżonej decyzji).

455 Jeśli chodzi o zobowiązania przekazane po terminie, z pkt 43 komunikatu w sprawie środków zaradczych dopuszczalnych na mocy starego rozporządzenia w sprawie koncentracji oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 447/98 (Dz.U. 2001, C 68, s. 3, zwanego dalej „komunikatem w sprawie środków zaradczych”), którego rozwiązania Komisja zastosowała w niniejszej sprawie w odniesieniu do rozporządzenia w sprawie koncentracji oraz rozporządzenia nr 802/2004, wynika, że takie zobowiązania przedstawione przez strony zgłoszonej koncentracji mogą zostać uwzględnione pod dwoma łącznymi warunkami, mianowicie pod warunkiem, po pierwsze, że zobowiązania te rozwiążą jednoznacznie i bez konieczności przeprowadzenia dodatkowego dochodzenia stwierdzone uprzednio problemy w zakresie konkurencji, a po drugie, że jest dostatecznie dużo czasu na konsultacje z państwami członkowskimi w przedmiocie tych zobowiązań (zob. w odniesieniu do starego rozporządzenia w sprawie koncentracji ww. w pkt 28 wyrok w sprawie EDP przeciwko Komisji, pkt 163; ww. w pkt 448 wyrok w sprawie MyTravel przeciwko Komisji, pkt 127).

b) W przedmiocie opisu i oceny zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r.

456 W motywie 1153 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, iż w toku postępowania administracyjnego Ryanair przedstawiła kilka pakietów zobowiązań: w dniu 29 listopada 2006 r. – „wstępne zobowiązania fazy I”, w dniu 14 grudnia 2006 r. – „zmienione zobowiązania fazy I”, w dniu 17 kwietnia 2007 r. w odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów – „wstępne zobowiązania fazy II” oraz w dniu 3 maja 2007 r., według Komisji, „ostateczne zobowiązania” (zwane dalej „zobowiązaniem z dnia 3 maja 2007 r.”).

457 Komisja wskazała, że zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. składają się z kilku dokumentów, a mianowicie, po pierwsze, z „pisma w sprawie zobowiązań”, który zawiera opis proponowanych zobowiązań oraz uwagi ogólne na temat dochodzenia i odpowiedniego charakteru tychże zobowiązań, a po drugie z załącznika zgodnego z formą

zobowiązań określoną we wzorach dokumentów Komisji, opisującego „szczegóły mechanizmów zobowiązania 2” (motyw 1162 zaskarżonej decyzji).

⁴⁵⁸ Według opisu zawartego w zaskarżonej decyzji (motyw 1164 zaskarżonej decyzji) główną treść proponowanych zobowiązań można przedstawić w skrócie, dzieląc je na zobowiązania związane z oknami czasowymi (cztery pierwsze środki) oraz zobowiązania niemające żadnego związku z oknami czasowymi (dwa ostatnie środki):

- po pierwsze, Ryanair zobowiązała się zwolnić okna czasowe na trasie z i do portu lotniczego Londyn-Heathrow w ramach „porozumienia w sprawie dzierżawy”, przy czym owe okna czasowe byłyby zastrzeżone wyłącznie dla British Airways i dla Air France (zob. także przypis 1410 do motywu 1164 zaskarżonej decyzji);

- po drugie, Ryanair zobowiązała się zwolnić, jeśli zajdzie potrzeba, okna czasowe na innych trasach z i do Dublina, na których usługi pokrywają się (co według niej pozwoliłoby przewoźnikom lotniczym operować w oparciu o pewną liczbę samolotów bazujących w Dublinie), a ponadto zaproponowała, że zwolni, jeśli zajdzie potrzeba, odpowiednią ilość okien czasowych na określonych lotniskach docelowych w przypadku połączeń, na których usługi pokrywają się;

- po trzecie, Ryanair zobowiązała się zwolnić, jeśli zajdzie potrzeba, okna czasowe na trasach z i do Cork oraz Shannon, na których usługi pokrywają się (chodzi o dzienne okna czasowe w Cork i w Shannon oraz odpowiadającą im ilość okien czasowych na lotnisku Londyn-Stansted dla przelotów na Londyn-Stansted,

a także okien czasowych dla połączenia z Cork i z Liverpooliem w celu ułatwienia wejścia na trasy Cork–Manchester i Cork–Liverpool);

- po czwarte, w swoim „piśmie w sprawie zobowiązań” Ryanair zaproponowała, że „nie sfinalizuje zakupu Aer Lingus”, zanim nie znajdzie „nabywcy”, który zobowiąże się zagospodarować okna czasowe, żeby operować samolotami stacjonującymi w bazie w Dublinie;
- po piąte, Ryanair zobowiązała się bezzwłocznie obniżyć taryfy na rejsach krótkodystansowych Aer Lingus o co najmniej 10%, bezzwłocznie zlikwidować dopłatę paliwową, którą Aer Lingus stosuje na rejsach długodystansowych, zachować markę Aer Lingus i kontynuować prowadzenie działalności Aer Lingus oddzielne od swojej;
- po szóste, Ryanair zobowiązała się, po pierwsze, nie zwiększać częstotliwości lotów, powyżej liczby częstotliwości eksploatowanych wspólnie przez Aer Lingus i Ryanair, na wszystkich omawianych połączeniach, na których usługi pokrywają się, „w przypadku pojawienia się nowego konkurenta na trasie”, i to w odniesieniu do każdego połączenia przez okres sześciu sezonów IATA (International Air Transport Association) od sfinalizowania koncentracji, a po drugie, nie zmniejszać częstotliwości na tych trasach, „chyba że któraś z nich jest lub stanie się nierentowna” (zamrożenie częstotliwości).

459 Komisja przypomniła następnie, iż przekazała stronom trzecim zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. w wersji jawnej wraz z kwestionariuszem, aby umożliwić im przedstawienie stanowiska oraz wyjaśnienie pewnych okoliczności faktycznych (na przykład kwestii wystarczającego zakresu środka zaradczego lub prawdopodobieństwa wejścia zainicjowanego tymi zobowiązaniami) (motyw 1165 zaskarżonej decyzji).

460 Na koniec Komisja przedstawiła rezultaty oceny zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. (motywy 1166–1234 zaskarżonej decyzji), po czym stwierdziła, iż „są one niewystarczające do przeciwdziałania znaczącym zakłóceniom skutecznej konkurencji, w związku z czym nie mogą sprawić, że proponowana koncentracja będzie zgodna ze wspólnym rynkiem” (motyw 1235 zaskarżonej decyzji).

461 W pierwszej kolejności Komisja zaznaczyła, iż zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. są sformułowane w sposób niejasny, a miejscami są wewnętrznie sprzeczne (pkt 8.2.1 zaskarżonej decyzji). Komisja uważa, że z powodu braku jasności zobowiązań nie można ani ich wdrożyć, ani wykonać, ponieważ zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. nie spełniają minimalnych wymogów określonych w komunikacie w sprawie środków zaradczych oraz w ww. w pkt 41 wyroku w sprawie General Electric przeciwko Komisji, pkt 555.

462 Uwagi Komisji w tym zakresie dotyczą formy zobowiązań (pkt 8.2.1.1 zaskarżonej decyzji), niejasności zobowiązania dotyczącego „nabywcy zewnętrznego” (pkt 8.2.1.2 zaskarżonej decyzji), mechanizmów odstępowania okien czasowych (pkt 8.2.1.3 zaskarżonej decyzji) oraz opisu „zobowiązania 1” (pkt 8.2.1.4 zaskarżonej decyzji).

463 W drugiej kolejności Komisja zbadała treść zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r., po czym stwierdziła, iż nie są one w stanie wyeliminować rozpoznanych problemów w zakresie konkurencji (pkt 8.2.2 zaskarżonej decyzji). Zasadniczo Komisja poddała krytyce okoliczność, że proponowane zobowiązania nie obejmują zbycia części przedsiębiorstwa, niezbędnego w tym przypadku, lecz stanowią głównie „środek zaradczy w zakresie dostępu” określony zgodnie ze wzorem przyjętym przy okazji

poprzednich spraw dotyczących przewoźników lotniczych. W zaskarżonej decyzji Komisja przedstawiła następujące uzasadnienie:

- jeśli chodzi o pakiet okien czasowych na trasach z i do Dublina, Cork i Shannon, na których usługi pokrywają się (pkt 8.2.2.1 zaskarżonej decyzji), dochodzenie Komisji oraz wyniki konsultacji z uczestnikami rynku w sprawie zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. wykazały, iż brak jest jakichkolwiek wskazówek na temat liczącego się wejścia na przeważającej większości wskazanych tras, a owa oferta odstąpienia okien czasowych nie przywróciłaby konkurencji na dużej części trzydziestu omawianych połączeń, na których usługi pokrywają się. Komisja stwierdziła, że propozycja dotycząca „nabywcy zewnętrznego” nie może zrównoważyć braku perspektywy wejścia (motywy 1197, 1198 zaskarżonej decyzji), że zakres proponowanych zobowiązań jest niewystarczający, ponieważ przeciążenie lotnisk nie jest główną barierą wejścia na rynek, na którym trzeba by konkurować bezpośrednio z grupą Ryanair–Aer Lingus (motywy 1199–1206 zaskarżonej decyzji), że zobowiązania nie dotyczą okien czasowych na ważnych lotniskach docelowych, takich jak Roissy-Charles-de-Gaulle, lotnisko we Frankfurcie nad Menem, w Brukseli, lotnisko Mediolan-Linate czy Mediolan-Malpensa (motywy 1207–1209 zaskarżonej decyzji), że zobowiązania mogłyby umożliwić tylko „wejście fragmentaryczne”, w mniejszym stopniu zdolne przywrócić skuteczną konkurencję (motywy 1210–1212 zaskarżonej decyzji), oraz że zobowiązania nie uwzględniają modelu funkcjonowania nowo wchodzącego przedsiębiorstwa (motywy 1213–1215 zaskarżonej decyzji);

- jeśli chodzi o pakiet okien czasowych na trasie Dublin–Londyn (Heathrow) (pkt 8.2.2.2 zaskarżonej decyzji), konsultacje z uczestnikami rynku potwierdziły ocenę Komisji, że British Airways i Air France, a także co najmniej jeden z ich konkurentów są zainteresowani uzyskaniem tych okien czasowych oraz rozwijaniem swojej aktualnej działalności na tej trasie. Nawet jeśli ze względu na zastrzeżenie wyłączności na rzecz British Airways i Air France odstąpienie okien czasowych nie prowadziłoby do wejścia nowych przewoźników, Komisja przyznała, iż ta oferta dotycząca okien czasowych – przy założeniu, że zostałyby one faktycznie odstąpione – prawdopodobnie doprowadziłaby na tej trasie do ekspansji konkurentów, którzy mogliby wywierać w pewnym stopniu presję na grupę

Ryanair–Aer Lingus na połączeniu Dublin–Londyn (motyw 1216 zaskarżonej decyzji). Jednakże Komisja wyraziła wątpliwości co do wystarczającego charakteru oraz skuteczności tych zobowiązań z kilku powodów: trudności w ustaleniu, czy owi przewoźnicy lotniczy mogliby oferować usługi niskokosztowe porównywalne z usługami Ryanair, zdolne w dostatecznym stopniu wypełnić miejsce po zniknięciu presji konkurencyjnej wywieranej przez Aer Lingus (motyw 1217 zaskarżonej decyzji), braku pewności w kwestii, czy częstotliwości lotów oferowane dwóm wskazanym przewoźnikom lotniczym będą wystarczające do wywierania skutecznej presji na nowo powstały podmiot (motyw 1218 zaskarżonej decyzji) oraz braku jasności zobowiązań (motyw 1219 zaskarżonej decyzji).

- jeśli chodzi o zobowiązania niemające żadnego związku z oknami czasowymi (pkt 8.2.2.3 zaskarżonej decyzji), polegające na bezzwłocznym obniżeniu taryf na rejsach krótkodystansowych Aer Lingus o co najmniej 10%, bezzwłocznym zniesieniu dopłaty paliwowej stosowanej na rejsach długodystansowych, „zamrożeniu częstotliwości” oraz utrzymaniu odrębnej działalności i odrębnych marek, Komisja stwierdziła, iż nie rozwiązują one bezpośrednio żadnego z rozpoznanych problemów w zakresie konkurencji, a wiele wątpliwości powstaje w kwestii ich monitorowania oraz wykonalności takiego monitoringu.

⁴⁶⁴ Ponadto Komisja zaznaczyła, iż trudno jest ustalić, czy proponowane zobowiązania mogą zostać zrealizowane bez zgody pozostałych akcjonariuszy Aer Lingus (pkt 8.2.2.4 zaskarżonej decyzji). W szczególności Komisja uważa, iż na gruncie prawnym istnieją poważne wątpliwości co do możliwości zrzeczenia się przez Ryanair okien czasowych Aer Lingus na lotnisku Heathrow, zważywszy, że statut tego przewoźnika lotniczego przyznaje rządowi irlandzkiemu prawo weta w niektórych sprawach, które umożliwia mu zablokowanie przekazania okien czasowych.

c) W przedmiocie opisu i oceny projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.

⁴⁶⁵ Komisja przypomniła, iż w dniu 29 maja 2007 r. odbyło się spotkanie w formie konferencji telefonicznej, w trakcie którego Ryanair została poinformowana o rezultatach konsultacji z uczestnikami rynku dotyczących jej zobowiązań oraz o wstępnej ocenie Komisji w sprawie zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. (motyw 1153 zaskarżonej decyzji). Komisja zaznaczyła, że w wyniku tego spotkania oraz kolejnych, dodatkowych dyskusji Ryanair przedstawiła w dniu 1 czerwca 2007 r. w formie projektu poprawioną wersję zobowiązań, które w zaskarżonej decyzji określono jako „projekt ostatecznych zobowiązań ze zmianami” (zwany dalej „projektem zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r”). Komisja dodała, iż według Ryanair proponowane zmiany miały służyć „naprawieniu” braków wykazanych w zobowiązaniach z dnia 3 maja 2007 r. (motyw 1236 zaskarżonej decyzji).

⁴⁶⁶ W zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, iż projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. został przekazany wyraźnie w formie wersji wstępnej, bez podpisu i bez zachowania wymogów formalnych określonych w art. 20 rozporządzenia nr 802/2004. Wobec tego Komisja uznała, że skoro Ryanair nie przedstawiła formalnie nowych zobowiązań, nie ma ona obowiązku ich oceniać w zaskarżonej decyzji (motyw 1237 zaskarżonej decyzji).

⁴⁶⁷ Komisja uważa, że w każdym razie nawet gdyby projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. został przekazany w należytej formie, owe zobowiązania wciąż nie byłyby wystarczające, aby umożliwić jej stwierdzenie na podstawie informacji, jakimi już dysponowała, że rozwiążą one całkowicie w sposób jednoznaczny rozpoznane problemy w zakresie konkurencji. Komisja stwierdziła bowiem, iż termin przekazania zobowiązań zgodnie z rozporządzeniem nr 802/2004 upłynął w dniu 3 maja 2007 r.

Ponadto – według Komisji – mimo iż w wyjątkowych wypadkach może ona przyjąć przedstawione zmiany środków zaradczych, nawet jeśli nie są już możliwe kolejne konsultacje z uczestnikami rynku, takie zobowiązania powinny dokładnie eliminować wszystkie stwierdzone problemy w zakresie konkurencji (motyw 1237 zaskarżonej decyzji). Komisja zaznaczyła w szczególności, że projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. w dalszym ciągu opierał się na odstąpieniu okien czasowych i nie zawierał żadnego nowego rozwiązania, które byłoby w stanie zadziałać na inne zidentyfikowane bariery wejścia na rynek i umożliwiłoby jej ponowną analizę negatywnych rezultatów konsultacji z uczestnikami rynku w kwestii prawdopodobieństwa rzeczywistego wejścia na rynek. Poza tym Komisja uważa, że zakres gwarantowanego wejścia nowych przedsiębiorstw nadal był niewystarczający, gdyż zobowiązania przewidywały jedynie nowo wchodzącego „nabywcę zewnętrznego” dysponującego większą – ale wciąż niewystarczającą – liczbą samolotów. Komisja stwierdziła ponadto, że projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. nie przewidywał również odstąpienia okien czasowych na wszystkich rozpatrywanych lotniskach docelowych, zwłaszcza okien czasowych na zatłoczonych lotniskach, oraz że inne nierozwiązane problemy wiązały się w szczególności z brakiem pewności prawnej w zakresie okien czasowych w porcie lotniczym Londyn-Heathrow oraz w zakresie realizacji postanowień w sprawie „nabywcy zewnętrznego” (motyw 1238 zaskarżonej decyzji).

⁴⁶⁸ W konsekwencji Komisja uznała w zaskarżonej decyzji, że nawet gdyby projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. został przekazany w należytej formie, nie umożliwiłby jej ustalenia z wymaganym stopniem pewności, bez przeprowadzania kolejnych konsultacji z uczestnikami rynku, że te zobowiązania, po wprowadzeniu ich w życie, rozwiązałyby w sposób wystarczający rozpoznane problemy w zakresie konkurencji spowodowane przez planowaną koncentrację (motyw 1239 zaskarżonej decyzji).

⁴⁶⁹ Chcąc podważyć tę ocenę, skarżąca przypomina zasadniczo, że w toku postępowania administracyjnego przedstawiła pięć pakietów zobowiązań, odpowiednio w dniach 29 listopada i 14 grudnia 2006 r., 17 kwietnia, 3 maja oraz 1 czerwca 2007 r. Dwa ostatnie pakiety zobowiązań obejmowały, w pierwszym przypadku, zobowiązania do określonych zachowań polegających na obniżeniu taryf Aer Lingus o 10%, zniesieniu

dopłaty paliwowej pobieranej przez Aer Lingus, utrzymaniu częstotliwości na istniejących trasach, chyba że przestaną być rentowne, i niezwiększaniu częstotliwości na trasach, na których operuje nowy przewoźnik, w drugim przypadku, zobowiązania dotyczące odstąpienia okien czasowych w Dublinie, umożliwiające jednemu lub dwóm konkurentom bazowanie na tym lotnisku sporej liczby samolotów [z podziałem na trasę Dublin–Londyn (Heathrow) oraz pozostałe połączenia], a także w Shannon i Cork, a wreszcie zobowiązanie dotyczące „nabywcy zewnętrznego”, zgodnie z którym koncentracja doszłaby do skutku, tylko gdyby był nabywca na okna czasowe w Dublinie.

470 Jeśli chodzi o ostatni pakiet zobowiązań, skarżąca nawiązuje do spotkania z przedstawicielami Komisji w dniu 1 czerwca 2007 r., w trakcie którego Komisja zaproponowała wprowadzenie zmiany w zobowiązaniach z dnia 3 maja 2007 r. w celu rozwiązania rozpoznanych problemów. Według skarżącej zmiany te obejmowały wymóg przedstawienia przez nią w terminie sześciu miesięcy, licząc od wydania zaskarżonej decyzji (z możliwością przedłużenia o kolejne sześć miesięcy), kandydata na „nabywcę zewnętrznego”, który bezzwłocznie umieściłby w bazie w Dublinie znaczną liczbę samolotów. W odpowiedzi Ryanair zobowiązała się znaleźć „nabywcę zewnętrznego” na okna czasowe na połączeniu Dublin–Londyn (Heathrow), który trzymałby w bazie w Dublinie dwa samoloty, i jeszcze jednego na pozostałe okna czasowe, który miałby w tej bazie połowę znacznej liczby samolotów ustalonej przez Komisję. Ryanair zobowiązała się także udostępnić „nabywcy zewnętrznemu” okien czasowych w Dublinie, w każdym momencie w ciągu trzech pierwszych lat, dodatkowe okna czasowe niezbędne do osiągnięcia znacznej liczby samolotów wymaganej przez Komisję oraz dać pierwszeństwo w zakresie nabycia okien czasowych w Dublinie wchodzącemu przedsiębiorstwu, które nabędzie okna czasowe na Heathrow. Ponadto Ryanair zobowiązała się znaleźć „nabywcę zewnętrznego” w terminie sześciu miesięcy, licząc od ogłoszenia nowej oferty dotyczącej Aer Lingus, oraz ogłosić tę nową ofertę w terminie sześciu miesięcy, licząc od wydania zaskarżonej decyzji, z możliwością przedłużenia o kolejne sześć miesięcy. Zaskarżona decyzja nie pozwala zrozumieć, w jaki sposób różnice między zmianami żądanymi przez Komisję a zmianami wprowadzonymi

przez Ryanair pozwoliły stwierdzić, że ostatni pakiet zobowiązań nie jest wystarczający (motyw 1238 zaskarżonej decyzji).

⁴⁷¹ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, przypomina, iż w celu przywrócenia skutecznej konkurencji proponowane zobowiązania powinny likwidować antykonkurencyjne skutki wynikające z wyeliminowania faktycznej i potencjalnej konkurencji między Ryanair a Aer Lingus na wszystkich 50 rynkach objętych oddziaływaniem koncentracji. W tej kwestii Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji powody, z jakich zobowiązania przedstawione w dniu 3 maja 2007 r., to jest ostatnim dniu przed upływem terminu określonego w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 802/2004, mają braki formalne i nie są w stanie usunąć rozpoznanych problemów w zakresie konkurencji (motywy 1167–1234 zaskarżonej decyzji). Jeśli chodzi o projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., przekazany po upływie terminu określonego w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 802/2004, Komisja wyjaśniła powody, dla których nie można uznać koncentracji w zmienionej formie za zgodną ze wspólnym rynkiem (motywy 1236–1239 zaskarżonej decyzji). W każdym razie skarżąca nie może utrzymywać, że Komisja powinna była zbadać różnice między ewentualnymi sugestiami ze strony jej służb a projektem zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. Jedyną kwestią istotną dla sprawy jest odpowiedź na pytanie, czy Komisja mogła stwierdzić, nie popełniając oczywistego błędu w ocenie, że proponowana koncentracja, w postaci zmienionej przez zobowiązania prawidłowo przedstawione przez Ryanair, znacząco utrudnia skuteczną konkurencję na wspólnym rynku.

⁴⁷² Właśnie w tym kontekście prawnym i faktycznym należy zbadać argumenty stron.

2. *W przedmiocie niewystępowania braków formalnych w zobowiązaniach z dnia 3 maja 2007 r.*

a) Argumenty stron

⁴⁷³ Skarżąca utrzymuje, iż Komisja nie może twierdzić, że zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. nie zostały prawidłowo zaproponowane (motywy 1167–1182 zaskarżonej decyzji) i że nie ma obowiązku ich ocenić. Skoro treść tych zobowiązań była analizowana w zaskarżonej decyzji, nie można utrzymywać, iż nie można było tego zrobić. Skarżąca kwestionuje w tym względzie istnienie braków formalnych zidentyfikowanych w zaskarżonej decyzji. Na przykład sposób prezentacji zastosowany przy tych zobowiązaniach jest identyczny jak w przypadku zobowiązań z dnia 29 listopada 2006 r., 14 grudnia 2006 r. i 17 kwietnia 2007 r. Jedyne nowe elementy stanowi zobowiązanie dotyczące „nabywcy zewnętrznego”, przedstawione w związku z żądaniem Komisji, oraz zobowiązanie dotyczące dodania dodatkowych okien czasowych w Cork i w Shannon. Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń w toku postępowania administracyjnego w stosunku do prezentacji tamtych pakietów zobowiązań, wobec czego nie może zarzucać Ryanair, że w przypadku zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. Ryanair użyła formy pisma zawierającego zobowiązania i załącznika zawierającego wyjaśnienia (motyw 1168 zaskarżonej decyzji). Ponadto Komisja nie może zarzucać Ryanair, że nie skonsultowała się z nią przed złożeniem zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. (przypis 1403 do motywu 1161 zaskarżonej decyzji), ponieważ owe zobowiązania odpowiadają wcześniejszym zobowiązaniom i dyskusja miała już miejsce, a Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń wobec formy. Komisja nie może także zarzucać Ryanair, że nie użyła nieobowiązkowego wzoru dokumentu, który Komisja ustaliła.

⁴⁷⁴ W każdym razie skarżąca podkreśla, że Komisja nie wzięła pod uwagę okoliczności, iż skarżąca wyświetliła wiele niejasności wskazanych w zaskarżonej decyzji, a domniemywane niespójności, które pozostały, nie mogły przeszkadzać w przyjęciu zobowiązań.

475 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1173 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że istniały wątpliwości w kwestii zatwierdzenia kandydatury „nabywcy zewnętrznego”, skarżąca przypomina, iż zgodziła się dołączyć to zobowiązanie na żądanie Komisji oraz że dodała postanowienie o zatwierdzeniu w tymczasowych, poprawionych wersjach zobowiązań. Jeśli chodzi o zawarte w tym samym motywie stwierdzenie, że nie został określony termin wprowadzenia w życie rozwiązania dotyczącego „nabywcy zewnętrznego”, skarżąca zwraca uwagę, iż w późniejszym czasie przekazała wyjaśnienia co do tego terminu i wytłumaczyła Komisji przepisy irlandzkie obowiązujące w zakresie podejmowania kontroli.

476 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1174 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że istniała sprzeczność między rozwiązaniem dotyczącym „nabywcy zewnętrznego”, o którym mowa w „piśmie w sprawie zobowiązań”, a terminem przekazania okien czasowych przewidzianym w pkt 3 załącznika 1 do tego pisma, skarżąca zaznacza, iż usunęła ten zapis w późniejszym czasie, żeby wyeliminować wszelkie wątpliwości co do okresu ważności zobowiązań.

477 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1175 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że nie można było zrozumieć, czy rozwiązanie dotyczące „nabywcy zewnętrznego” obejmuje tylko okna czasowe w Dublinie, czy także okna czasowe w Shannon i Cork, Ryanair wyjaśniła, iż to rozwiązanie obejmuje tylko okna czasowe w Dublinie.

478 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1176 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że rozwiązanie dotyczące „nabywcy zewnętrznego” było niejasne w kwestii, czy odstąpienie okien czasowych odnosi się do różnych przewoźników lotniczych czy tylko do jednego, Ryanair wyjaśniła, iż owo zobowiązanie stosuje się do „jednego przewoźnika lotniczego lub do przewoźników lotniczych chcących nabyć okna czasowe, żeby mieć bazę dla

samolotów w Dublinie”, a tym samym odnosi się potencjalnie do różnych przewoźników lotniczych. Zostało to potwierdzone w poprawionych wersjach tymczasowych zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r., przedstawionych w dniach 25 i 30 maja 2007 r.

479 Jeśli chodzi o zawarte w motywach 1177 i 1178 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że zobowiązanie dotyczące odstąpienia okien czasowych było niejasne, o czym mają świadczyć wyrażenia „alokowane w miarę potrzeby, aby zachować zgodność ze statutem Aer Lingus (w brzmieniu zmienionym w razie potrzeby)” albo „wiązące porozumienie w sprawie dzierżawy”, skarżąca zaznacza, iż – podobnie jak kwestia odstąpienia okien czasowych w ogólności – wyrażenia te zostały wyjaśnione w jej piśmie datowanym 15 maja 2007 r. Co więcej, w odpowiedzi na żądanie udzielania informacji wystosowane przez Komisję w dniu 25 maja 2007 r. Ryanair złożyła dodatkowe wyjaśnienia i dołączyła opinię irlandzkiego radcy prawnego.

480 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1179 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że ze zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. nie wynikała wyraźna intencja zwolnienia okien czasowych na lotniskach docelowych, skarżąca zwraca uwagę, iż nie chodzi tu o problem dotyczący formy, lecz treści.

481 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1180 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że nie można zrozumieć, „czy wchodzące przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa mogłyby wykorzystywać oferowane okna czasowe (z wyjątkiem okien czasowych na lotnisku Londyn-Heathrow) dla dowolnego połączenia, czy też korzystanie z nich byłoby ograniczone do tras, na których usługi pokrywają się”, skarżąca wyjaśniła tę domniemywaną niejasność, kilkakrotnie podkreślając, iż okna czasowe będzie można wykorzystać do obsługi dowolnego połączenia z Dublina, bez ograniczeń, włącznie z trasami, na których występuje nakładanie się działalności. Jak się wydaje, twierdzenie Komisji opiera się wyłącznie na pkt 2.15 ppkt (iii) załącznika 1 do „pisma w sprawie zobowiązań”, który został usunięty w późniejszym czasie.

- 482 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1179 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że określenie „właściwych par lotnisk” dokonane przez skarżącą w zobowiązaniach z dnia 3 maja 2007 r. nie odpowiadało parom wymienionym w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, skarżąca wyjaśnia, iż pominęła dwa kierunki (to znaczy Bolonię i Salzburg), ponieważ są to połączenia wyłącznie sezonowe, lecz nie wpływa to na zamiar uwzględnienia przez nią wszystkich połączeń. Aby rozwiązać wszelkie wątpliwości w tym zakresie, Ryanair włączyła oba te kierunki do późniejszych wersji zobowiązań.
- 483 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1179 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że nie było jasności co do łącznej liczby okien czasowych, które mają być zwolnione w Cork i w Shannon, skarżąca podkreśla, iż informacje na ten temat są jasno przedstawione w „piśmie w sprawie zobowiązań”. Ponadto Ryanair potwierdziła te dane w piśmie i w projekcie zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.
- 484 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1181 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że Komisja nie miała możliwości zapoznać się z warunkami wprowadzenia w życie rozwiązań dotyczących zachowań, zaproponowanych w ramach zobowiązania 1, skarżąca podnosi, iż wyjaśniła, w jaki sposób będzie odbywać się monitorowanie. Komisja nie ustosunkowała się wyraźnie do tego wyjaśnienia, a w odpowiedzi stwierdziła, iż owo wyjaśnienie oznacza zmianę w zobowiązaniach i że nie ma obowiązku go akceptować. Aby rozwiązać wszelkie wątpliwości w tym zakresie, w swych późniejszych propozycjach Ryanair dodała wyraźnie sformułowane postanowienia dotyczące przedstawiania sprawozdań.
- 485 Jeśli chodzi o zawarte w motywie 1182 zaskarżonej decyzji stwierdzenie, że „nie-spójność i brak jasności” proponowanych rozwiązań, postrzegane „przez niektórych konkurentów” jako ograniczenie skuteczności zobowiązań, wynikały z odpowiedzi „niektórych” konkurentów na pytanie piąte kwestionariusza skierowanego w maju 2007 r. do uczestników rynku, dotyczące jasności rozwiązania polegającego na odstąpieniu okien czasowych, skarżąca utrzymuje, iż Komisja nie miała podstaw do

sformułowania takiego wniosku. Przede wszystkim na kwestionariusz odpowiedziało zaledwie dwudziestu konkurentów, z czego dziewięciu nie udzieliło odpowiedzi na pytanie piąte. Co się tyczy jedenastu konkurentów, którzy odpowiedzieli na to pytanie, trzech właściwie odpowiedziało nie na temat, trzech (LTU, Aer Arann i Clickair) wyraziło się pozytywnie o jasności zobowiązań, a tylko pięciu, w tym dwóch anonimowo, zgłosiło zastrzeżenia co do jasności rozwiązania w zakresie odstąpienia okien czasowych. Komisja nie przedstawiła innych informacji na temat domniemywanych „niespójności” lub domniemywanego „braku jasności”.

- 486 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, podkreśla, że do Ryanair należy przedstawienie zobowiązań kompletnych i skutecznych z każdego punktu widzenia, aby umożliwić jej stwierdzenie z całą pewnością, iż możliwe będzie ich wykonanie, oraz że nowe struktury handlowe, jakie z nich wynikną, będą wystarczająco solidne i trwałe, aby koncentracja nie utrudniała znacząco skutecznej konkurencji. Ryanair nie konsultowała się z Komisją przed przedstawieniem zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. ani nawet poprzednich pakietów zobowiązań. Komisja nigdy nie wspominała, że którekolwiek z tych zobowiązań jest sformułowane w sposób wystarczająco jasny i precyzyjny, aby je realizować. W tym zakresie nie można powoływać się na żadne uzasadnione oczekiwania. Informacje dotyczące okien czasowych oraz zachowania opisanego w zobowiązaniach z dnia 3 maja 2007 r. nie pokrywają się z informacjami pochodzącymi ze wcześniejszych zobowiązań. W każdym razie zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. nie są wystarczająco jasne i precyzyjne, aby je zrealizować.

- 487 Ponadto Komisja nie może brać pod uwagę przedstawionych w późniejszym czasie nieformalnych wyjaśnień, którym także brakuje jasności i precyzji. Po upływie terminu przedstawienia zobowiązań Komisja może przyjąć ich zmiany tylko wyjątkowo, pod warunkiem że służą one wyeliminowaniu w sposób pewny wszystkich rozpoznanych problemów w zakresie konkurencji, bez potrzeby przeprowadzania konsultacji z uczestnikami rynku. Tymczasem po przedstawieniu zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. Ryanair przekazała w dniach 25 i 30 maja 2007 r. szereg nieformalnych informacji niekiedy sprzecznych z brzmieniem zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r., a także

poprawione projekty tych zobowiązań. Żadne z tych wyjaśnień nie zostało przekazane w należytej formie. Co więcej, owe wyjaśnienia nie były wystarczające, by usunąć wszystkie braki formalne wymienione w zaskarżonej decyzji. Aer Lingus wskazuje na przykład, iż w dniu 8 maja Ryanair podkreśliła, że „gwoździ wyjaśnienia, okna czasowe na Heathrow nie są przeznaczone wyłącznie dla British Airways i Air France”, a następnie w dniu 11 maja stwierdziła, że „te okna czasowe są zastrzeżone wyłącznie dla British Airways i Air France”. Komisja zaznaczyła również, iż co najmniej siedmiu spośród dziesięciu konkurentów Ryanair, którzy odpowiedzieli w ramach konsultacji rynkowych, uważało, że zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. nie są dostatecznie jasne, co wystarczy, by uzasadnić zawarte w zaskarżonej decyzji twierdzenie, że nie-spójność i brak jasności zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. stanowią ograniczenie ich skuteczności.

b) Ocena Sądu

⁴⁸⁸ Z zaskarżonej decyzji (zob. pkt 460–464 powyżej) wynika, że zobowiązania zaproponowane przez Ryanair w okresie przewidzianym w tym celu w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 802/2004, a który upływał w dniu 3 maja 2007 r., nie zostały uznane przez Komisję za wystarczające do rozwiązania problemów w zakresie konkurencji rozpoznanych w tym stadium postępowania. Wniosek ten opiera się na dwóch podstawach, które przedstawiono w zaskarżonej decyzji. Po pierwsze, „zobowiązania [z dnia 3 maja 2007 r.] nie spełniają w dostatecznym stopniu wymogów jasności pod względem prawnym i spójności, aby były w stanie usunąć rozpoznane problemy w zakresie konkurencji” (motyw 1182 zaskarżonej decyzji). Po drugie, niezależnie od „znanych wad wskazanych” w pkt 8.2.1 zaskarżonej decyzji „zobowiązania [z dnia 3 maja 2007 r.] są niewystarczające do wyeliminowania wszystkich rozpoznanych problemów w zakresie konkurencji” (motyw 1234 zaskarżonej decyzji).

489 Należy stwierdzić, iż argumenty przedstawione przez skarżącą nie są w stanie podważyć tego wniosku Komisji.

490 Po pierwsze, jeśli chodzi o braki formalne wymienione przez Komisję w zaskarżonej decyzji w odniesieniu do zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r., skarżąca podnosi, iż nie można się na nie powoływać, dlatego że w zaskarżonej decyzji przeprowadzona została analiza treści tych zobowiązań.

491 Jednakże z samej lektury zaskarżonej decyzji wynika, iż ta analiza treści została wykonana w sposób niezależny. Tak więc w motywie 1166 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że te zobowiązania są „nie tylko sformułowane w sposób niejasny, a miejscami są wewnętrznie sprzeczne (zob. [pkt] 8.2.1)”, ale „ich treść nie pozwala także rozwiązać rozpoznanych problemów w zakresie konkurencji (zob. [pkt] 8.2.2)”. Taka analiza treści wynika z pedagogicznych intencji Komisji polegających na przekazaniu Ryanair wyników przeprowadzonego przez nią testu rynkowego dotyczącego zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r., aby wyjaśnić, jaka mogłaby być ostateczna propozycja zobowiązań.

492 Skarżąca nie może zatem negować istnienia braków stwierdzonych w pkt 8.2.1 zaskarżonej decyzji, jeśli chodzi o formę użytą w celu przedstawienia zobowiązań, brak jasności zobowiązania dotyczącego „nabywcy zewnętrznego” okien czasowych, mechanizmy odstępowania tychże okien oraz monitorowanie zobowiązań do określonych zachowań, tylko na takiej podstawie, że została przeprowadzona analiza merytoryczna tych zobowiązań, skoro przeprowadzono ją dodatkowo i przy założeniu, że wspomniane zobowiązania zostały przedstawione w sposób pozwalający zapewnić ich realizację.

493 Po drugie, skarżąca nie może powoływać się na postawę Komisji w stosunku do wcześniej przedstawionych zobowiązań. Forma zastosowana przez skarżącą została użyta w przeszłości tylko do przedstawienia zobowiązań z dnia 17 kwietnia 2007 r., które zostały przekazane w ramach odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, w momencie gdy ocena wpływu na konkurencję nie była jeszcze zakończona. Wprawdzie można przyjąć, że w tamtym kontekście skarżąca mogła kwestionować wnioski wynikające z takiej oceny, zaprzeczając istnieniu problemów w zakresie konkurencji, nie wolno jej już jednak umieszczać oświadczeń lub opinii na temat analizy przeprowadzonej przez Komisję w propozycji zobowiązań, takiej jak propozycja zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r., ponieważ owa propozycja powinna być przejawem woli wyeliminowania problemów rozpoznanych w tym stadium postępowania w zamian za uzyskanie decyzji zezwalającej na koncentrację. W razie różnicy zdań w zakresie zobowiązań wymaganych przez Komisję uczestnicy operacji mogą zawsze odmówić zgłoszenia takich zobowiązań i zaskarżyć do Sądu ewentualną decyzję o zakazie koncentracji, jaka w związku z tym zostanie wydana w przedmiocie ich koncentracji.

494 Co więcej, w odróżnieniu od wcześniejszych propozycji niektóre zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. zostały przedstawione po raz pierwszy, jak zobowiązanie dotyczące „nabywcy zewnętrznego”, w odniesieniu do którego Komisja szczególnie podkreślała w zaskarżonej decyzji zbyt niejasny charakter w świetle jej dotychczasowej praktyki decyzyjnej w tym zakresie (motyw 1172; przypis 1428 zaskarżonej decyzji). Praktyka ta wymaga w szczególności jasnego i precyzyjnego zapisu, który rzeczywiście uzależnia dokonanie koncentracji od realizacji odpowiedniego zobowiązania.

495 Po trzecie, skarżąca nie może utrzymywać, iż podważyła ustalenie, że zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. mają braki formalne, powołując się – jak zostało przypomniane w pkt 474–485 powyżej – na wyjaśnienia i dodatkowe informacje dostarczone w późniejszym czasie w odpowiedzi na żądania Komisji. Wyjaśnienia te wpisują się w inny kontekst, a mianowicie w kontekst ostatecznej propozycji zobowiązań, a nie oceny dokonanej przez Komisję w zakresie formy i jasności zobowiązań przedstawionych

przez Ryanair na koniec postępowania przewidzianego w tym celu przez rozporządzenie nr 802/2004.

⁴⁹⁶ W konsekwencji skarżąca nie przedstawiła argumentów pozwalających podważyć w sposób zgodny z wymogami prawa zaprezentowaną w zaskarżonej decyzji ocenę Komisji, że zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. mają takie braki formalne, że Komisja nie jest w stanie stwierdzić z całą pewnością, że możliwa będzie ich realizacja, a środki zaradcze, jakie z nich wynikną, będą wystarczająco solidne i trwałe, aby utrudnienia skutecznej konkurencji, którym zobowiązania mają zapobiec, nie mogły wystąpić w relatywnie bliskiej przyszłości.

⁴⁹⁷ Należy więc teraz zbadać argumenty skarżącej dotyczące projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. W tym właśnie kontekście zostaną zbadane argumenty dotyczące merytorycznej oceny propozycji zobowiązań przedstawionych Komisji.

3. W przedmiocie niewystępowania braków formalnych w projekcie zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.

a) Argumenty stron

⁴⁹⁸ Skarżąca utrzymuje, iż Komisja niesłusznie stwierdziła w motywach 1236–1237 zaskarżonej decyzji, że projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. nie został prawidłowo przedstawiony i że Komisja nie ma obowiązku go oceniać. Skoro treść tego

projektu była analizowana w zaskarżonej decyzji, nie można utrzymywać, iż nie można było tego zrobić. Według skarżącej pismo, które w dniu 1 czerwca 2007 r. skierowała do Komisji, było przedstawiane jako „wersja tymczasowa”, aby dać Komisji możliwość wprowadzenia do niego zmian w ostatecznych sformułowaniach, jakie mogły być konieczne w celu zapewnienia, żeby zobowiązania były jasne, jednoznaczne i spójne w całym dokumencie. Jeśli Komisja uważała, że określenie „wersja tymczasowa” oraz brak podpisu stanowią braki formalne, które uniemożliwiały jej ocenę treści zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., powinna była poinformować o tym Ryanair, czego nie zrobiła. Tak więc w piśmie Komisji do Ryanair z dnia 4 czerwca 2007 r. wskazano jedynie, że projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. nie pozwala rozwiązać rozpoznanych w tym stadium problemów w zakresie konkurencji, nie informując o tym, że Komisja uważa, iż nie ma obowiązku oceniać tychże zobowiązań, ponieważ zostały przedstawione w formie wersji tymczasowej. Działając w ten sposób, Komisja naruszyła zasadę dobrej administracji oraz zasadę ochrony uzasadnionych oczekiwań.

⁴⁹⁹ Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, stwierdza, że niepodpisane zobowiązania wyraźnie przekazane w formie projektu, nie mogą być uważane za zobowiązania „podjęte wobec Komisji” w rozumieniu art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji. Tego rodzaju zobowiązania mogą zostać zmienione lub wycofane przez przedsiębiorstwo, które je zaproponowało. W każdym razie nawet gdyby projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. został przedstawiony formalnie, nie pozwoliłby Komisji na ustalenie z wymaganym stopniem pewności, że rozwiązałby rozpoznane problemy w zakresie konkurencji bez potrzeby kolejnych konsultacji z uczestnikami rynku. Ponadto skarżąca nie może powoływać zasady dobrej administracji jako takiej, aby utrzymywać, że Komisja powinna była ocenić projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., Komisja zaś nigdy nie udzielała Ryanair zapewnień, że oceni w zaskarżonej decyzji wszystkie projekty zobowiązań.

b) Ocena Sądu

500 Podobnie jak w przypadku zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. został odrzucony przez Komisję w zaskarżonej decyzji z dwóch powodów (zob. pkt 466, 467 powyżej).

501 Po pierwsze, Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji, iż projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. „został przekazany wyraźnie w formie wersji wstępnej, bez podpisu i bez zachowania wymogów formalnych określonych w art. 20 rozporządzenia [...] nr 802/2004”. Wobec tego Komisja uznała, że „[s]koro Ryanair nie przedstawiła formalnie nowych zobowiązań, Komisja nie ma obowiązku ich oceniać w niniejszej decyzji”. Komisja wskazała w szczególności, że „nie może uzależniać wydania zezwolenia od zgodności z tym projektem zobowiązań” (motyw 1237 zaskarżonej decyzji).

502 Po drugie, Komisja podkreśliła, że „[w] każdym razie nawet gdyby projekt zobowiązań [z dnia 1 czerwca 2007 r.] został przekazany w należytej formie, owe zobowiązania wciąż nie byłyby wystarczające, aby umożliwić Komisji stwierdzenie na podstawie informacji, jakimi już dysponowała, że rozwiążą one całkowicie w sposób jednoznaczny rozpoznane problemy w zakresie konkurencji” (motyw 1237 zaskarżonej decyzji, nawiązujący do pkt 43 komunikatu w sprawie środków zaradczych oraz ww. w pkt 28 wyroku w sprawie EDP przeciwko Komisji, pkt 161–163).

503 Jeśli chodzi o pierwszą przyczynę powołaną przez Komisję w celu odrzucenia projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., z samego brzmienia tego dokumentu wynika, iż jest to zwykły projekt, a nie wersja, która może rodzić zobowiązania po stronie Ryanair, co jednak jest konieczne na tym etapie postępowania. Toteż nawet jeśli

dokument jest zatytułowany „Prawnie wiążące zobowiązania Ryanair w stosunku do Komisji”, został on jednak przekazany w formie „projektu”, a miejsce przeznaczone na podpis dyrektora generalnego Ryanair pozostało puste. Pismo przewodnie podpisane przez dyrektora generalnego Ryanair również wskazuje, iż rzeczony dokument został przedstawiony w formie projektu, aby dać Komisji możliwość wprowadzenia do niego zmian w ostatecznych sformułowaniach, jakie mogły być konieczne w celu zapewnienia, żeby zobowiązania były jasne, jednoznaczne i spójne w całym dokumencie. Tymczasem Komisja nie ma już możliwości wprowadzania tego rodzaju poprawek w tak zaawansowanym stadium postępowania, kiedy ostateczna propozycja zobowiązań powinna być nie tylko wiążąca dla strony, która z nią występuje, lecz także wystarczająca sama w sobie w takim znaczeniu, że Komisja powinna być w stanie ją ocenić bez konieczności zwracania się kolejny raz o opinię stron trzecich na temat treści zobowiązań.

504 Ponadto okoliczność, iż przeprowadzono analizę treści projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. „w żadnym razie” nie może być interpretowana w ten sposób, że jest to równoznaczne z przyzwoleniem skarżącej na to, by nie przedstawiała Komisji prawnie wiążących zobowiązań na ostatnim etapie postępowania.

505 W konsekwencji skarżąca nie przedstawiła argumentów pozwalających podważyć w sposób zgodny z wymogami prawa zaprezentowaną w zaskarżonej decyzji ocenę Komisji, że projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. nie pozwala jej stwierdzić z całą pewnością, że możliwa będzie ich realizacja, a środki zaradcze, jakie z nich wynikną, będą wystarczająco solidne i trwałe, aby utrudnienia skutecznej konkurencji, którym zobowiązania mają zapobiec, nie mogły wystąpić w relatywnie bliskiej przyszłości.

506 Ocena argumentów skarżącej dotyczących merytorycznego badania zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. oraz projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. została więc dokonana dodatkowo, podobnie zresztą jak uczyniono to w zaskarżonej decyzji.

4. W przedmiocie oceny merytorycznej zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. oraz projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.

a) Argumenty stron

507 Skarżąca zarzuca Komisji, że przeceniła presję konkurencyjną, jaką Aer Lingus i skarżąca wywierają na siebie nawzajem, oraz że popełniła błąd przy ocenie zagrożenia wejściem, które jest w stanie uniemożliwić antykonkurencyjne wykorzystanie monopolu (zob. wytyczne oraz ww. w pkt 102 wyrok w sprawie easyJet przeciwko Komisji, pkt 202). Opierając się na błędnej analizie wpływu koncentracji na konkurencję, Komisja wprowadziła nieproporcjonalny wymóg, żeby Ryanair znalazła „nabywcę zewnętrznego”, który umieściłby w bazie w Dublinie znaczną liczbę samolotów, aby konkurować niezwłocznie z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji. W rzeczywistości żaden przewoźnik lotniczy nie może równocześnie umieścić w bazie na jednym lotnisku takiej liczby samolotów i zaoferować w terminie sześciu miesięcy usług na wszystkich 35 połączeniach, na których występuje nakładanie się działalności. Na wielu z tych połączeń występuje duża nadwyżka zdolności przewozowych, a termin sześciu miesięcy nie pozwala na transfer liczby okien czasowych niezbędnej dla nowego przedsięwzięcia ze względu na planowanie procedur transferu okien czasowych określone przez IATA.

508 Skarżąca podnosi, iż uczestnicy koncentracji nie mają obowiązku wykazać, że zaproponowane zobowiązania rozwiążą problemy w zakresie konkurencji stwierdzone przez Komisję. Wręcz przeciwnie, to do Komisji należy udowodnienie, że koncentracja w postaci zmienionej przez zobowiązania znacząco utrudnia skuteczną konkurencję (ww. w pkt 28 wyrok w sprawie EDP przeciwko Komisji, pkt 63, 77). Tymczasem Komisja nie wykonała ogólnej oceny koncentracji w zmienionej formie, chociaż jest to wymagane zgodnie z pkt 77 ww. w pkt 28 wyroku w sprawie EDP przeciwko Komisji. Ponadto jeśli chodzi o zobowiązania zaproponowane po upływie terminu określonego w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 802/2004, jak wynika z pkt 161–163 ww. w pkt 28 wyroku w sprawie EDP przeciwko Komisji, Komisja ma obowiązek je uwzględniać wyłącznie wówczas, gdy rozwiążą one jednoznacznie problemy w zakresie konkurencji, bez konieczności przeprowadzenia dodatkowego dochodzenia. Wbrew temu, co zostało powiedziane w motywie 1237 zaskarżonej decyzji, ta zasada nie ma zastosowania do projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., ponieważ odpowiada on konkretnym sugestiom przedstawionym przez Komisję na podstawie jej oceny zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r.

509 Skarżąca zasadniczo uważa, iż odstąpienie okien czasowych oraz zobowiązania do określonych zachowań wystarczają do wyeliminowania wszelkich problemów w zakresie konkurencji. Tak więc odstąpienie okien czasowych na lotnisku Londyn-Heathrow, „najcenniejszych na całym świecie”, „prowadziłoby prawdopodobnie do ekspansji konkurentów na tej trasie” (motyw 1216 zaskarżonej decyzji). Udostępnienie okien czasowych dla innych połączeń z Dubliną, Shannon lub Cork pozwoliłoby dowolnemu przewoźnikowi lotniczemu wejść na dowolną trasę, na której występuje nakładanie się działalności, lub na dowolną wybraną przez siebie trasę, a w razie potrzeby na bazowanie samolotów w Irlandii. „Zamrożenie częstotliwości” gwarantowałoby, że w razie wzrostu popytu na trasie Ryanair nie byłaby w stanie „zagarnąć dla siebie” tego popytu ze szkodą dla konkurenta. Zobowiązanie do niezmnieszenia częstotliwości, poza nierentownymi połączeniami, oznaczałoby, że nawet w razie braku nowych wejść na danej trasie łączna zdolność przewozowa Ryanair i Aer Lingus

utrudniałyby podwyżki cen przy równoczesnym utrzymaniu wskaźnika wypełnienia miejsc na akceptowalnym poziomie. Bezzwłoczne obniżenie cen Aer Lingus o 10% w następstwie koncentracji byłoby źródłem bezpośrednich oszczędności dla konsumentów. Zobowiązania te są zgodne ze zobowiązaniami, które Komisja zaakceptowała w decyzji z dnia 11 lutego 2004 r. (sprawa COMP/M.3280 – Air France/KLM) w odniesieniu do operatorów dysponujących siłą rynkową większą niż ta, którą ma Ryanair.

- 510 Po pierwsze, jeśli chodzi o zobowiązania dotyczące okien czasowych, skarżąca podnosi, iż Komisja popełniła błąd, uznając je za nieodpowiednie. Komisja zadała niewłaściwe pytanie podczas konsultacji z uczestnikami rynku. Powinna była zapytać, czy konkurenci byliby skłonni wejść na trasy, gdyby podmiot powstały w wyniku koncentracji nie miał na nich wystarczającej zdolności przewozowej lub stosował na nich ceny znacznie wyższe niż przed koncentracją. Ponadto wielu konkurentów zadeklarowało, że nawet jeśli nie planują wejścia w bliskim terminie, rozważaliby taki projekt, gdyby było to interesujące z handlowego punktu widzenia. Wobec tego okoliczność, iż żaden konkurent nie odpowiedział, że wszedłby na trasy, na których występuje nakładanie się działalności, świadczy o tym, że konkurenci wierzyli, iż koncentracja nie wywoła antykonkurencyjnych skutków. Zatem nieracjonalne jest wymaganie, by zobowiązania rzeczywiście zainicjowały wejście. Taki wymóg jest dla Ryanair karą za to, że jest ona „niezwykle efektywna”, a jej oferta cenowa tak niska, że żaden przewoźnik lotniczy nie chce z nią rywalizować, nawet na trasach, które byłyby obsługiwane przez „monopolistę”. Skarżąca dodaje, iż Komisja nie mogła powoływać się na odpowiedzi udzielone na pytanie szóste kwestionariusza skierowanego do uczestników rynku, odnoszące się do wejść na rynek, dla potrzeb oceny zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. W każdym razie zobowiązania dotyczące okien czasowych w Dublinie są wystarczające do rozwiązania rozpoznanych problemów. Komisja nie dostarczyła żadnego dowodu, żeby uzasadnić, dlaczego nowo wchodzący podmiot powinien być w stanie obsługiwać od razu wszystkie połączenia, na których występuje nakładanie się działalności, oferując takie same częstotliwości jak te, które zapewnia Aer Lingus, aby mógł wywierać skuteczną presję konkurencyjną (motywy 1200–1206 zaskarżonej

decyzji). Pojęcia „wielkość krytyczna” oraz „wymagany stopień konkurencji” użyte w tym zakresie nie zostały przez Komisję uzasadnione.

- 511 Po drugie, jeśli chodzi o okna czasowe na lotniskach docelowych, skarżąca utrzymuje, iż Komisja nie może twierdzić, że zobowiązania dotyczące okien czasowych są niewystarczające z powodu braku precyzji w tym zakresie. Aer Lingus dysponuje bowiem jedynie ograniczoną liczbą okien czasowych na głównych lotniskach, a Ryanair nie może pozbyć się ich bez narażania całej koncepcji operacji i bez znacznego ograniczenia zdolności Aer Lingus do konkurowania z przewoźnikami sieciowymi. Ci ostatni dysponują wystarczającą ilością okien czasowych na głównych lotniskach docelowych. W większości przypadków zajmują oni pozycję dominującą w hubach, w których operują. Nie potrzebują więc dodatkowych okien czasowych, aby móc wejść lub rozszerzyć operacje na połączeniach ze swoich lotnisk bazowych do Dublinu. Odstąpienie omawianych okien czasowych tylko umocniłoby pozycję dominującą tych przewoźników na ich lotniskach bazowych i zredukowałoby zagrożenie konkurencyjne, jakie może stanowić dla nich marka Aer Lingus. Niekoniecznie ma to jednak miejsce w przypadku tanich przewoźników, którzy obsługują lub mogą obsługiwać te same lotniska drugorzędne, na których operuje Ryanair, i gdzie nie ma problemów w zakresie okien czasowych. W tym kontekście Komisja niesłusznie przywołała pojęcie par miast i nalegała, aby nowo wchodzący podmiot był tanim przewoźnikiem lotniczym, wymagając równocześnie, żeby Ryanair odstąpiła okna czasowe na głównych lotniskach. Poczyniona przez Komisję wzmianka na temat różnicy między substytucyjnością popytu a substytucyjnością podaży (motyw 1208 zaskarżonej decyzji) posłużyła jedynie do zatuszowania „oczywistej wewnętrznej sprzeczności” w rozumowaniu. Jeśli chodzi o konsultacje z uczestnikami rynku w kwestii portów docelowych, odpowiedzi konkurentów należy traktować z zachowaniem jak największej ostrożności, ponieważ wielu z nich musiałoby stawić czoło większej konkurencji, gdyby koncentracja została zatwierdzona. Jedynym istotnym pytaniem jest to, czy dostęp do okien czasowych, którymi dysponuje Aer Lingus w niektórych ważnych portach lotniczych, ma kluczowe znaczenie dla wejścia, w przypadku gdyby podmiot powstały w wyniku koncentracji nadużywał swojej pozycji. Na przykład British Airways nie uważa, że dostęp do okien czasowych na ważnych lotniskach jest istotny, ponieważ te aglomeracje dysponują innymi lotniskami, na których okna czasowe nie

są obłożone, a przepisy prawne obowiązujące w zakresie okien czasowych stanowią, że połowa nowej przepustowości jest przydzielana podmiotom nowo wchodzącym.

512 Po trzecie, jeśli chodzi o „fragmentację” wejścia, skarżąca zarzuca Komisji, że wzięła pod uwagę ten element w motywach 1211 i 1212 zaskarżonej decyzji. Projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. przewidywał przecież konkretnie, że przewoźnik lotniczy, który przejmie okna czasowe na Heathrow, ma pierwszeństwo do okien czasowych w Dublinie. Co więcej, w celu wykazania, że „wejście fragmentaryczne” będzie problematyczne, Komisja ograniczyła się jedynie do ogólnego nawiązania do odpowiedzi na pytanie drugie lit. b) zadane w ramach konsultacji z uczestnikami rynku oraz do wzmianki na temat „masy krytycznej”, niezdefiniowanego wyrażenia zaczerpniętego z odpowiedzi udzielonej przy tej okazji przez LTU (motyw 1212 zaskarżonej decyzji). Tymczasem tylko 15 z 20 uczestników badania rynku odpowiedziało na pytanie dotyczące „wejścia fragmentarycznego”. Co więcej – podobnie jak w innych przypadkach – Komisja nie przyznała, że wchodzące podmioty dysponujące poważnym potencjałem, jak w tym przypadku British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic i Clickair, złożyły oświadczenia, które zaprzeczają tym wnioskom. Niektóre odpowiedzi sugerują nawet, iż wejście tylko jednego nowego podmiotu byłoby szkodliwe dla konkurencji. Jedynym pytaniem, jakie warto zadać, jest to, czy wejście – niezależnie od tego, czy byłoby fragmentaryczne, czy dokonałby go jeden konkurent – wywierałoby wystarczającą presję na podmiot powstały w wyniku koncentracji, w sytuacji gdyby ten ostatni podniósł ceny. Pytanie, czy jeden nowo wchodzący konkurent stanowiłby większą siłę konkurencyjną niż wejście większej liczby nowych podmiotów, nie jest właściwym pytaniem.

513 Po czwarte, co się tyczy sposobu funkcjonowania nowo wchodzącego podmiotu, skarżąca podnosi, iż Komisja najwyraźniej wymaga, by działał on dokładnie według takiego samego modelu ekonomicznego co Aer Lingus. Jednakże skarżąca przypomina, iż Aer Lingus nie wywiera żadnej znaczącej presji konkurencyjnej na Ryanair i że w żadnym razie nie istnieje dowód na to, że inny przewoźnik, bez względu na jego model ekonomiczny, może z nią poważnie rywalizować. Co więcej, ponieważ

operacja ma na celu zwiększenie efektywności Aer Lingus w taki sposób, żeby konkuruować z przewoźnikami sieciowymi, ekspansja lub wejście innego przewoźnika sieciowego, takiego jak British Airways lub Air France, z łatwością zapewniłoby konsumentom możliwość wyboru w stosunku do Aer Lingus. Komisja nie może z jednej strony wymagać od Ryanair wskazania modelu ekonomicznego nowo wchodzącego przedsiębiorstwa, a z drugiej strony po prostu wymagać, by proponowane zobowiązania umożliwiały wejście na rynek określonych przewoźników, którzy bardziej od innych będą zdolni wywierać presję na podmiot powstały w wyniku koncentracji.

- ⁵¹⁴ Po piąte, jeśli chodzi o zobowiązania dotyczące okien czasowych w porcie Londyn-Heathrow, skarżąca podnosi, iż Komisja podała w wątpliwość ich przydatność ze względu na to, że są zastrzeżone dla British Airways i Air France. Tymczasem wcale tak nie jest, ponieważ Ryanair stwierdziła na piśmie w dniu 1 czerwca 2007 r., że te okna czasowe mogłyby zostać przejęte przez dowolnego przewoźnika dysponującego infrastrukturą na Heathrow. W każdym razie Komisja nie uwolniła się od spoczywającego na niej ciężaru dowodu, kwestionując po prostu użyteczność odstąpienia okien czasowych. Równie niesłusznie Komisja twierdzi w motywie 1217 zaskarżonej decyzji, iż ci dwaj przewoźnicy nie mogliby w wystarczającym stopniu zrównoważyć zniknięcia presji konkurencyjnej ze strony Aer Lingus. British Airways i Air France, zaliczające się do najsilniejszych konkurentów w Europie, operują bowiem w Irlandii od dziesięcioleci i dobrze znają irlandzki rynek: British Airways operowała już na tym połączeniu, dzieląc kody z Aer Lingus, a Air France posiada CityJet, przewoźnika mającego bazę w Dublinie. Podobnie Komisja wcale nie udowodniła w motywie 1218 zaskarżonej decyzji, że gdyby okna czasowe zostały rozdzielone między dwóch bardzo silnych przewoźników, koncentracja w postaci zmienionej przez zobowiązania znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję na trasie Dublin–Londyn (Heathrow). Ponadto ponieważ według skarżącej substytucyjność londyńskich portów lotniczych jest ograniczona, połączenie to obsługiwane przez Aer Lingus nie pozwala na wywieranie żadnej znaczącej presji konkurencyjnej na operacje Ryanair w kierunku innych lotnisk londyńskich. Wreszcie ograniczając się tylko do wzmianki na temat „ryzyka sporu prawnego” co do możliwości odstąpienia przez Ryanair okien czasowych na Heathrow bez zgody pozostałych akcjonariuszy Aer Lingus, Komisja nie uwzględniła

opinii prawnej sporządzonej przez irlandzkiego radcę prawnego, potwierdzającej, iż takie odstąpienie jest możliwe.

515 Po szóste, jeśli chodzi o zobowiązania do określonych zachowań, skarżąca twierdzi, że zobowiązanie dotyczące obniżenia o 10% cen Aer Lingus można łatwo zweryfikować w oparciu o średnią cenę Aer Lingus publikowaną przez nią w jej rocznym sprawozdaniu finansowym. Komisja nie ma racji, żądając od Ryanair sprecyzowania, czy obniżka cen obejmuje wszystkie trasy, na których występuje nakładanie się działalności. Byłoby bowiem praktycznie niemożliwe, żeby podnieść ceny na trasach, gdzie występuje nakładanie się działalności, i jeszcze ogólnie obniżyć o 10% ceny na wszystkich połączeniach krótkodystansowych. Podobnie, chociaż Komisja twierdzi, iż nie może przewidzieć, jaka cena będzie ceną konkurencyjną, obniżenie cen przysporzy znacznych i realnych korzyści. „Zamrożenie częstotliwości” na wypadek wejścia nowego przedsiębiorstwa miało stanowić odpowiedź na twierdzenia Komisji na temat podobno agresywnej reakcji Ryanair w stosunku do nowo wchodzących podmiotów, polegającej na zwiększaniu częstotliwości na trasach, na które wchodzi inny przewoźnik lotniczy. Ponadto zobowiązanie do niezmnieszania częstotliwości miało za zadanie rozwiązać obawy, że Ryanair ograniczy zdolność przewozową na połączeniach, na których występuje nakładanie się działalności, dzięki czemu będzie mogła podwyższyć swoje ceny. Zobowiązując się do utrzymania łącznej zdolności przewozowej na trasach, na których występuje nakładanie się działalności, Ryanair nie byłaby już w stanie podnieść cen, utrzymując równocześnie wskaźnik wypełnienia miejsc na akceptowalnym poziomie, co ma kluczowe znaczenie przy jej modelu ekonomicznym.

516 Po siódme, jeśli chodzi o rozwiązanie z „nabywcą zewnętrznym”, skarżąca wskazuje przede wszystkim, iż to rozwiązanie nigdy nie było stosowane przy okazji wcześniejszych spraw z udziałem przewoźników lotniczych. Tego rodzaju wymóg jest również zbędny i nieproporcjonalny. Biorąc pod uwagę okoliczność, że Ryanair oferuje najniższe ceny na rynku i że wiele połączeń, gdzie występuje nakładanie się działalności, nie generuje na tyle wystarczającego ruchu pasażerskiego, by było na nich miejsce dla trzeciego przewoźnika, znalezienie „nabywcy zewnętrznego” jest bardzo trudnym zadaniem ze względów ekonomicznych. Jedynym rozwiązaniem byłoby wycofanie się

Ryanair i Aer Lingus z tych połączeń lub zawarcie z „nabywcą zewnętrznym” nielegalnego porozumienia w sprawie ustalenia cen. Co więcej, w efekcie „zamrożenia częstotliwości” nowo wchodzących przedsiębiorstw nie odstraszałoby przed wejściem na trasy, na których występuje nakładanie się działalności, ryzyko, że Ryanair zwiększy swoje częstotliwości na tych połączeniach. W odróżnieniu od okien czasowych na Heathrow okna czasowe w Dublinie oraz w większości innych portów lotniczych w Europie (może z wyjątkiem innych zatłoczonych głównych lotnisk) nie mają samej wartości, w związku z czym nie są atrakcyjne dla innego przewoźnika lotniczego. Wreszcie błędem ze strony Komisji było uznanie, że zobowiązanie związane z „nabywcą zewnętrznym” jest niewystarczające ze względu na jego ograniczony zakres oraz okoliczność, iż prowadziłyby do „wejścia fragmentarycznego” (motyw 1238 zaskarżonej decyzji). Owo zobowiązanie, rozwinięte jeszcze w projekcie zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., zostało zaprezentowane w odpowiedzi na żądanie przedstawione w tym względzie przez służby Komisji. Skarżąca krytykuje Komisję również za chęć obciążenia jej ryzykiem, że żaden „nabywca zewnętrzny” nie zostanie znaleziony w wyznaczonym terminie.

- 517 Komisja, popierana przez Irlandię i Aer Lingus Group, przypomina, że zbadała i odrzuciła zobowiązania z dnia 3 maja 2007 r. na podstawie następujących ustaleń: środki związane z oknami czasowymi nie były odpowiednie, ponieważ nie spowodowałyby wejścia w znaczącym zakresie na trasach, na których usługi pokrywają się (motywy 1186–1196 zaskarżonej decyzji), propozycja dotycząca „nabywcy zewnętrznego” nie była w stanie zaradzić brakowi perspektyw wejścia (motyw 1197 zaskarżonej decyzji), zakres zobowiązań był niewystarczający (motywy 1199–1206 zaskarżonej decyzji), zobowiązania nie obejmowały okien czasowych w ważnych portach docelowych (motywy 1207–1209 zaskarżonej decyzji), zobowiązania mogły doprowadzić tylko do wejścia kilku przewoźników lotniczych (wejście fragmentaryczne) (motywy 1210–1212 zaskarżonej decyzji), zobowiązania nie uwzględniały modelu funkcjonowania nowo wchodzącego podmiotu (motywy 1213–1215 zaskarżonej decyzji), zobowiązania dotyczące okien czasowych na lotnisku Londyn-Heathrow nie pozwalały wyeliminować problemów w zakresie konkurencji na trasie Dublin–Londyn (motywy

1216–1219 zaskarżonej decyzji) a pozostałe zobowiązania nie pozwalały wyeliminować ograniczeń skutecznej konkurencji (motywy 1220–1226 zaskarżonej decyzji).

518 Komisja uważa w szczególności, iż środki zaradcze związane z dostępem są dopuszczalne tylko w sytuacji, gdy zostanie dostatecznie wykazane, że nowi konkurenci rzeczywiście wejdą na rynek, przez co zostaną rozwiązane ujawnione problemy w zakresie konkurencji (motywy 1188 zaskarżonej decyzji). Podstawowym celem zobowiązań jest zapewnienie konkurencyjnych struktur rynkowych, a zwykłe zagrożenie wejściem konkurenta z całą pewnością nie wystarcza do osiągnięcia tego celu, chyba że w bardzo wyjątkowych okolicznościach. W rzeczywistości substytucyjność od strony popytu jest „najbardziej bezpośrednim i skutecznym czynnikiem dyscyplinującym” w stosunku do dostawców danego produktu bądź usługi, zwłaszcza jeśli chodzi o ich decyzje w zakresie ustalania cen, podczas gdy presja związana z potencjalną konkurencją działa na ogół mniej bezpośrednio i w każdym razie wymaga szczegółowej analizy. Komisja twierdzi, iż w rozpoznawanej sprawie rynków właściwych nie charakteryzuje „potwierdzona łatwość dostępu”, lecz raczej „wycofywanie się konkurentów innych niż Aer Lingus”. Nic w wytycznych nie wskazuje, że koncentracja prowadząca do powstania monopolu nie utrudnia znacząco skutecznej konkurencji, jeśli zagrożenie wejściem nowych konkurentów jest wystarczające. Wyżej wymieniony w pkt 102 wyrok w sprawie easyJet przeciwko Komisji również nie jest istotny w tym zakresie. W tamtej sprawie Sąd uznał, że wskazanie z nazwy nowego przedsiębiorstwa wchodzącego na rynek nie jest konieczne, ponieważ w następstwie zobowiązań wielu konkurentów wyraziło zainteresowanie wejściem na rynki objęte oddziaływaniem koncentracji, w związku z czym faktyczne wejście nowego konkurenta mogło być uważane za wysoce prawdopodobne. Natomiast w rozpoznawanej sprawie wejście nowego konkurenta nie jest prawdopodobne z powodów przedstawionych w pkt 7.8 zaskarżonej decyzji oraz ze względu na okoliczność, iż żaden z konkurentów, którzy udzielili odpowiedzi w ramach konsultacji z uczestnikami rynku, nie przejawiał zamiaru wejścia konkretnie na którąś z tras, na których usługi pokrywają się (motywy 1190–1196 zaskarżonej decyzji), ewentualnie z wyjątkiem Air France i British Airways, które rozszerzyłyby swoje operacje na połączeniu Dublin–Londyn, co Komisja uznała za niewystarczające do usunięcia problemów w zakresie konkurencji na tej trasie (motywy 1216–1219 zaskarżonej decyzji). Właśnie z powodu owego braku perspektyw wejścia Komisja nieformalnie zasugerowała, żeby Ryanair wskazała „nabywcę zewnętrznego”. Nie ma większego znaczenia to, że

jest to pierwszy przypadek połączenia przewoźników lotniczych, w którym Komisja przedstawiła taką propozycję, ani to że Ryanair uważa jej realizację za trudną, a wręcz niemożliwą. W porównaniu z wcześniejszymi sprawami niniejsza operacja różni się tym, że dotyczy dwóch przewoźników lotniczych oferujących usługi typu point-to-point, przy czym obydwaj operują na wielu trasach, na których usługi pokrywają się, dysponując liczną flotą z bazą na tym samym lotnisku. Natomiast w odróżnieniu od poprzednich spraw w rozpoznawanej sprawie przeciążenie portów lotniczych nie jest jedyną barierą wejścia. Komisja podkreśla, iż nie może zaakceptować zobowiązań, które jedynie częściowo wyeliminowałyby owe problemy w zakresie konkurencji, dlatego że zainteresowana strona nie może zgodzić się na inne zobowiązania.

b) Ocena Sądu

⁵¹⁹ Projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. powstał w wyniku pogłębionych dyskusji pomiędzy Komisją a Ryanair na temat treści zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. oraz sposobów rozwiązania rozpoznanych problemów. W tym względzie należy odesłać do podniesionych przez Ryanair argumentów dotyczących treści spotkania w dniu 1 czerwca 2007 r. (zob. pkt 470 powyżej) oraz do treści zarejestrowanej konferencji telefonicznej z udziałem Ryanair i Komisji, która miała miejsce w dniu 29 maja 2007 r.

⁵²⁰ Pomimo wyjaśnień w kwestii, co jest uważane za konieczne do uzyskania zgody na operację, skarżąca – jak sama przyznaje (zob. pkt 470 powyżej) – przekazała ostateczną propozycję zobowiązań, która nie odpowiadała wymaganiom Komisji, jeśli chodzi o dużą liczbę samolotów, które miałyby zostać umieszczone w bazie w Dublinie

w terminie sześciu miesięcy, licząc od wydania zaskarżonej decyzji z możliwością przedłużenia o kolejne sześć miesięcy. Propozycja Ryanair polega na przyjęciu zasady, że w bazie zostanie bezzwłocznie umieszczona połowa tej dużej liczby samolotów, plus dwa samoloty przypisane do połączeń w kierunku Londyn-Heathrow w terminie sześciu miesięcy, licząc od ogłoszenia nowej oferty, która zostanie ogłoszona w terminie sześciu miesięcy, licząc od wydania zaskarżonej decyzji z możliwością przedłużenia o kolejne sześć miesięcy.

521 Poza tym w ramach środków zaradczych proponowanych w rozpoznawanej sprawie, a mianowicie głównie nabycia okien czasowych przez jeden podmiot lub większą liczbę podmiotów, Ryanair przyjmuje za pewnik, że grupa Ryanair–Aer Lingus nie będzie stwarzać problemów w zakresie konkurencji tak długo, jak będzie umożliwiać nowo wchodzącym przedsiębiorstwom lub podmiotom obecnym na rynku w zakresie połączenia w kierunku Londyn-Heathrow nabywanie okien czasowych w celu powiększenia ich udziałów w rynku. Komisja uważa ten środek za niewystarczający do zrównoważenia antykonkurencyjnego skutku, jaki stanowi zniknięcie głównego konkurenta Ryanair. Na rozprawie Komisja przedstawiła to w ten sposób, że Ryanair – zamiast dążyć do uzyskania akceptacji tego, że utworzy się lub umocni się pozycja dominująca grupy Ryanair–Aer Lingus na takiej czy innej trasie, uważając, iż pojawi się jakiś hipotetyczny konkurent, żeby wejść na rynek lub powiększyć swój udział rynkowy, tylko dlatego że jest oferta dotycząca okien czasowych – powinna była raczej zrezygnować w tym przypadku z części swojego udziału w rynku na rzecz konkurentów.

522 W tym względzie należy zaznaczyć, iż – w odróżnieniu od wcześniejszych koncentracji w sektorze pasażerskich przewozów lotniczych (takich jak koncentracje, które były przedmiotem sprawy Air France/KLM i sprawy Lufthansa/Swiss) – w rozpoznawanej sprawie Komisja nie mogła poprzestać na rozwiązaniu, że same okna czasowe będą gwarantować dostęp do trasy. Nie chodzi tu bowiem o operację, która dotyczy aktywnych operatorów posiadających lotniska bazowe w różnych krajach. Ryanair i Aer Lingus operują w tym samym porcie lotniczym w Dublinie, w którym korzystają ze znacznych przywilejów, konkurenci zaś nie uzyskają łatwo podobnych.

523 Co więcej, wyniki testów rynkowych pokazały, iż faktyczni i potencjalni konkurenci nie są gotowi rywalizować z podmiotem powstałym w wyniku koncentracji na wszystkich połączeniach objętych oddziaływaniem operacji. Nawet w przypadku trasy Dublin–Londyn (Heathrow) zainteresowanie niektórych przewoźników lotniczych, którzy niekiedy byli już na niej obecni, nie zostało potwierdzone w tym zakresie w stanowczym oświadczeniu w sprawie zobowiązań, jakie Ryanair mogła złożyć w celu potwierdzenia swojego zobowiązania dotyczącego „nabywcy zewnętrznego”.

524 W świetle powodów prawidłowo przedstawionych w zaskarżonej decyzji w odniesieniu do zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. oraz zważywszy na wyjaśnienia zawarte w projekcie zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r., skarżąca nie przedstawiła na tym etapie postępowania argumentów pozwalających podważyć w sposób zgodny z wymogami prawa zaprezentowaną w zaskarżonej decyzji ocenę Komisji, że projekt zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r. nie pozwalał jej stwierdzić z całą pewnością, że możliwa będzie jego realizacja, a środki zaradcze, jakie z niego wynikają, będą wystarczająco solidne i trwałe, aby utrudnienia skutecznej konkurencji, którym zobowiązania mają zapobiec, nie mogły wystąpić w relatywnie bliskiej przyszłości.

525 Należy zatem oddalić zarzut piąty zarówno w zakresie formalnej ważności propozycji przekazanych Komisji w toku postępowania administracyjnego, jak i w zakresie merytorycznej oceny treści tych propozycji.

526 W świetle całości powyższych wywodów należy oddalić skargę wniesioną przez Ryanair.

W przedmiocie kosztów

- 527 Zgodnie z art. 87 § 2 regulaminu postępowania przed Sądem kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 528 Ponieważ Ryanair przegrała sprawę, należy obciążyć ją, poza jej własnymi kosztami, także kosztami poniesionymi przez Komisję i Aer Lingus Group, zgodnie z ich żądaniem.
- 529 Zgodnie z art. 87 § 4 akapit pierwszy regulaminu postępowania przed Sądem państwa członkowskie, które przystąpiły do sprawy w charakterze interwenienta, pokrywają własne koszty. Irlandia pokrywa zatem własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (trzecia izba)

orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

- 2) **Ryanair Holdings plc pokrywa własne koszty oraz koszty poniesione przez Komisję Europejską oraz przez Aer Lingus Group plc.**

- 3) **Irlandia pokrywa własne koszty.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 6 lipca 2010 r.

Podpisy

Spis treści

Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu	II - 3472
A — Strony sporu	II - 3472
B — Postępowanie administracyjne	II - 3473
C — Treść zaskarżonej decyzji	II - 3474
1. Rynki właściwe	II - 3475
2. Ocena wpływu koncentracji na konkurencję	II - 3476
3. Ocena zobowiązań	II - 3478
Przebieg postępowania i żądania stron	II - 3478
Co do prawa	II - 3480
A — W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego oceny stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus	II - 3483
1. W przedmiocie „nadmiernej wagi” przykładanej do udziałów rynkowych	II - 3485
a) Argumenty stron	II - 3485
b) Ocena Sądu	II - 3486
2. W przedmiocie nieuwzględnienia „zasadniczych różnic” istniejących między Ryanair a Aer Lingus	II - 3491
a) W przedmiocie użycia określenia „najbliżsi konkurenci” oraz „automatycznego” wyciągnięcia wniosku co do istnienia znaczącej presji konkurencyjnej	II - 3492
Argumenty stron	II - 3492
Ocena Sądu	II - 3493
	II - 3683

b)	W przedmiocie „zasadniczych różnic” pod względem kosztów operacyjnych, stosowanych cen oraz standardu usług	II - 3495
	Argumenty stron	II - 3495
	Ocena Sądu	II - 3497
c)	W przedmiocie różnicy między portami docelowymi	II - 3504
	Argumenty stron	II - 3504
	Ocena Sądu	II - 3507
3.	W przedmiocie przewagi konkurencyjnej wynikającej z istnienia bazy w porcie lotniczym w Dublinie	II - 3516
a)	Argumenty stron	II - 3516
b)	Ocena Sądu	II - 3517
4.	W przedmiocie „dowodów nietechnicznych”	II - 3520
a)	Argumenty stron	II - 3520
b)	Ocena Sądu	II - 3522
5.	W przedmiocie analizy ekonometrycznej Komisji	II - 3525
a)	Argumenty stron	II - 3525
b)	Ocena Sądu	II - 3528
6.	W przedmiocie analiz ekonometrycznych przedstawionych przez Ryanair	II - 3541
a)	Argumenty stron	II - 3541
b)	Ocena Sądu	II - 3543
7.	W przedmiocie presji konkurencyjnej wywieranej przez czarterowe linie lotnicze	II - 3545
a)	Argumenty stron	II - 3545
b)	Ocena Sądu	II - 3546

8.	W przedmiocie ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów	II - 3548
a)	Argumenty stron	II - 3548
b)	Ocena Sądu	II - 3549
9.	W przedmiocie ankiety przeprowadzonej wśród klientów instytucjonalnych ..	II - 3551
a)	Argumenty stron	II - 3551
b)	Ocena Sądu	II - 3553
10.	W przedmiocie szkody wyrządzonej konsumentom	II - 3554
a)	Argumenty stron	II - 3554
b)	Ocena Sądu	II - 3556
B —	W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego oceny barier wejścia na rynek	II - 3557
1.	W przedmiocie znaczenia, jakie należy przypisać kwestii niewchodzenia nowych konkurentów na rynki właściwe	II - 3559
a)	Argumenty stron	II - 3559
b)	Ocena Sądu	II - 3560
2.	W przedmiocie przypadków wejścia i wyjścia w sektorze transportu lotniczego ..	II - 3562
a)	Argumenty stron	II - 3562
b)	Ocena Sądu	II - 3563
3.	W przedmiocie uwzględnienia modelu ekonomicznego Ryanair	II - 3564
a)	Argumenty stron	II - 3564
b)	Ocena Sądu	II - 3566
4.	W przedmiocie korzyści związanych z posiadaniem baz operacyjnych w Irlandii	II - 3568
a)	Argumenty stron	II - 3568
b)	Ocena Sądu	II - 3572
		II - 3685

5.	W przedmiocie ryzyka i kosztów związanych z wejściem na rynek	II - 3577
a)	Argumenty stron	II - 3577
b)	Ocena Sądu	II - 3578
6.	W przedmiocie reputacji Ryanair jako bariery wejścia na rynek	II - 3580
a)	Argumenty stron	II - 3580
b)	Ocena Sądu	II - 3581
7.	W przedmiocie wejścia we właściwym czasie	II - 3583
a)	Argumenty stron	II - 3583
b)	Ocena Sądu	II - 3584
8.	W przedmiocie istnienia bardziej rentownych połączeń poza Irlandią	II - 3586
a)	Argumenty stron	II - 3586
b)	Ocena Sądu	II - 3587
9.	W przedmiocie przeciążenia portów lotniczych	II - 3589
a)	Argumenty stron	II - 3589
b)	Ocena Sądu	II - 3590
10.	W przedmiocie pozycji grupy Ryanair–Aer Lingus w porcie lotniczym w Dublinie	II - 3592
a)	Argumenty stron	II - 3592
b)	Ocena Sądu	II - 3593
C —	W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego analizy konkurencyjności dla pojedynczych połączeń	II - 3594
1.	W przedmiocie dopuszczalności	II - 3594
a)	Argumenty stron	II - 3594
b)	Ocena Sądu	II - 3596

2. Co do istoty	II - 3598
a) W przedmiocie połączenia Dublin–Londyn	II - 3598
Argumenty stron	II - 3598
Ocena Sądu	II - 3600
b) W przedmiocie połączeń Dublin–Birmingham, Dublin–Edynburg, Du- blin–Glasgow, Dublin–Manchester i Dublin–Newcastle	II - 3604
Argumenty stron	II - 3604
Ocena Sądu	II - 3606
— W przedmiocie połączenia Dublin–Birmingham	II - 3607
— W przedmiocie połączenia Dublin–Edynburg	II - 3609
— W przedmiocie połączeń Dublin–Glasgow, Dublin–Manche- ster i Dublin–Newcastle	II - 3610
c) W przedmiocie połączeń Shannon–Londyn i Cork–Londyn	II - 3611
Argumenty stron	II - 3611
Ocena Sądu	II - 3611
d) W przedmiocie połączeń Dublin–Frankfurt, Dublin–Paryż, Dublin–Ma- dryt, Dublin–Bruksela, Dublin–Berlin i Dublin–Hamburg (Lübeck)	II - 3613
Argumenty stron	II - 3613
Ocena Sądu	II - 3614
— W przedmiocie połączeń Dublin–Berlin i Dublin–Hamburg (Lübeck)	II - 3614
— W przedmiocie połączenia Dublin–Bruksela	II - 3615
— W przedmiocie połączenia Dublin–Frankfurt	II - 3616
— W przedmiocie połączeń Dublin–Madryt i Dublin–Paryż	II - 3617
	II - 3687

e)	W przedmiocie połączeń Dublin–Mediolan i Dublin–Rzym	II - 3618
	Argumenty stron	II - 3618
	Ocena Sądu	II - 3619
D —	W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego oceny deklarowanego wzrostu efektywności	II - 3621
1.	W przedmiocie możliwości weryfikacji deklarowanego wzrostu efektywności	II - 3624
a)	Argumenty stron	II - 3624
b)	Ocena Sądu	II - 3628
2.	W przedmiocie swoistego dla koncentracji charakteru deklarowanego wzrostu efektywności w niektórych dziedzinach	II - 3636
a)	Argumenty stron	II - 3636
b)	Ocena Sądu	II - 3637
3.	W przedmiocie korzyści dla konsumentów	II - 3639
a)	Argumenty stron	II - 3639
b)	Ocena Sądu	II - 3640
4.	Wnioski w sprawie analizy wpływu operacji na konkurencję	II - 3643
E —	W przedmiocie zarzutu piątego dotyczącego oceny zobowiązań	II - 3644
1.	Rozważania wstępne	II - 3644
a)	W przedmiocie ram analizy zobowiązań	II - 3644
b)	W przedmiocie opisu i oceny zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r.	II - 3647
c)	W przedmiocie opisu i oceny projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.	II - 3653

2. W przedmiocie niewystępowania braków formalnych w zobowiązaniach z dnia 3 maja 2007 r.	II - 3657
a) Argumenty stron	II - 3657
b) Ocena Sądu	II - 3662
3. W przedmiocie niewystępowania braków formalnych w projekcie zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.	II - 3665
a) Argumenty stron	II - 3665
b) Ocena Sądu	II - 3667
4. W przedmiocie oceny merytorycznej zobowiązań z dnia 3 maja 2007 r. oraz projektu zobowiązań z dnia 1 czerwca 2007 r.	II - 3669
a) Argumenty stron	II - 3669
b) Ocena Sądu	II - 3678
W przedmiocie kosztów	II - 3681