

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a treia)

6 iulie 2010*

În cauza T-342/07,

Ryanair Holdings plc, cu sediul în Dublin (Irlanda), reprezentată de domnii J. Swift, QC, V. Power, A. McCarthy și D. Hull, solicitors, și G. Berrisch, avocat,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de domnii X. Lewis și S. Noë, în calitate de agenți,

pârâtă,

* Limba de procedură: engleza.

susținută de

Aer Lingus Group plc, cu sediul în Dublin, reprezentată inițial de domnul A. Burnside, solicitor, de B. van de Walle de Ghelcke și T. Snels, avocați, și ulterior de domnul A. Burnside și de B. van de Walle de Ghelcke,

și

Irlanda, reprezentată de domniile D. O'Hagan și J. Buttimore, în calitate de agenți, asistați de M. Cush, D. Barniville și N. Travers, avocați,

interveniente,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei C(2007) 3104 a Comisiei din 27 iunie 2007 privind declararea unei concentrări ca fiind incompatibilă cu piața comună și cu funcționarea Acordului privind SEE (cazul COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus),

TRIBUNALUL (Camera a treia),

compus din domnul J. Azizi, președinte, doamna E. Cremona și domnul S. Frimodt Nielsen (raportor), judecători,

grefier: doamna C. Kantza, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 6 iulie 2009,

pronunță prezenta

Hotărâre

Situația de fapt

A — Părțile în litigiu

- 1 Ryanair Holdings plc (denumită în continuare „reclamanta” sau „Ryanair”) este o societate listată la bursă care dispunea în 2006 de o flotă de 120 de avioane (independent

de cele 161 de avioane comandate și care vor fi livrate în următorii șase ani). Aceste avioane asigurau la acel moment zboruri regulate către peste 400 de destinații din 40 de țări, inclusiv 75 de rute între Irlanda (în principal cu plecare de pe aeroportul din Dublin, dar și de pe cele din Shannon, din Cork, din Kerry și din Knock) și alte țări europene.

- 2 Aer Lingus Group plc este o societate pe acțiuni de drept irlandez. După privatizarea sa de către guvernul irlandez în 2006, statul a păstrat 25,35 % din capital, iar la 2 octombrie 2006 acțiunile Aer Lingus Group au fost listate la bursă. Aer Lingus Group este societatea holding a Aer Lingus Ltd (denumite în continuare, împreună, „Aer Lingus”), o companie aeriană cu sediul în Irlanda care asigură zboruri regulate dinspre sau spre aeroporturile din Dublin, Cork și Shannon. Aer Lingus opera în 2006 pe o rețea de transport de scurtă distanță pe 70 de rute care leagă Irlanda de Regatul Unit și de alte state membre cu o flotă de 28 de avioane (care trebuia sporită la 32 de aeronave începând cu finalul lui 2007). Flota sa de 7 avioane de lungă distanță (care trebuia să numere 9 aeronave începând cu finalul lui 2007) îi permitea să deservască mai multe destinații în Statele Unite și în Dubai.

B — *Procedura administrativă*

- 3 La 5 octombrie 2006, Ryanair și-a anunțat intenția de a lansa o ofertă publică de cumpărare (denumită în continuare „oferta publică”) pentru întregul capital al Aer Lingus Group. Această ofertă publică a fost lansată la 23 octombrie 2006.
- 4 Concentrarea a fost notificată Comisiei Comunităților Europene la 30 octombrie 2006.

- 5 Prin Decizia din 20 decembrie 2006, Comisia a considerat că operațiunea de concentrare ridică îndoieli serioase în ce privește compatibilitatea sa cu piața comună și a decis să inițieze procedura de examinare aprofundată, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004, privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 24, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 201, denumit în continuare „Regulamentul privind concentrările economice”).
- 6 La 27 martie 2007, o comunicare privind obiecțiunile a fost trimisă Ryanair în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul privind concentrările economice. Ryanair a răspuns acestei comunicări privind obiecțiunile la 17 aprilie 2007.
- 7 Prin Decizia C(2007) 3104 din 27 iunie 2007, Comisia a declarat că operațiunea de concentrare notificată era incompatibilă cu piața comună (cazul COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus) (denumită în continuare „decizia atacată”).

C — Conținutul deciziei atacate

- 8 După ce a amintit că operațiunea notificată constituia o concentrare care are o dimensiune comunitară (punctele 3 și 4 din decizia atacată), Comisia a expus mijloacele de investigare utilizate cu ocazia anchetei (punctul 5 din decizia atacată). Ea a amintit că această anchetă necesitase trimiterea a numeroase cereri de informații în temeiul articolului 11 din Regulamentul privind concentrările economice, în special altor companii aeriene care efectuează zboruri regulate, unor companii charter, unor aeroporturi și clientelei corporate, precum și contacte cu autoritățile de coordonare a sloturilor orare, cu autoritățile aviației civile și cu autoritățile din domeniul transporturilor. De asemenea, Comisia a efectuat o analiză privind corelarea prețului în scopul definirii piețelor relevante (punctul 6.3 și anexa III la decizia atacată) și a însărcinat

un consultant independent să realizeze o anchetă în rândul clienților aeroportului din Dublin (punctul 7.3.5 și anexele I și II la decizia atacată). Comisia a examinat și observațiile econometrice prezentate de Ryanair și de Aer Lingus și a efectuat două serii de analize de regresie în vederea testării într-o manieră empirică a efectelor probabile ale concentrării (punctul 7.4.3 și anexa IV la decizia atacată).

1. *Piețele relevante*

- 9 În ceea ce privește definiția piețelor relevante (punctul 6 din decizia atacată), Comisia a arătat că atât Ryanair, cât și Aer Lingus ofereau servicii regulate de transport aerian de pasageri în Europa. În conformitate cu practica sa, Comisia a examinat în principal substituibilitatea pe partea de cerere. Ea a definit piețele pe baza abordării „punct de origine-punct de destinație”, cunoscută sub numele „abordare O&D”, potrivit căreia fiecare rută de la un punct de origine la un punct de destinație este considerată ca o piață distinctă. Pentru a stabili dacă o pereche O&D dată forma o piață relevantă, Comisia a examinat diferitele posibilități de care dispuneau consumatorii pentru a călători între aceste două puncte. Ea a verificat de asemenea dacă zborurile dinspre Dublin (sau dinspre Shannon ori dinspre Cork, celelalte două aeroporturi irlandeze utilizate de părțile la concentrare) spre două (sau mai multe) aeroporturi care deservesc același oraș erau substituibile (punctul 6.3 din decizia atacată). Ținând seama de serviciile propuse de Ryanair și Aer Lingus, Comisia a constatat că operațiunea avută în vedere conducea la suprapuneri orizontale pe 35 de perechi de orașe care constituie piețele relevante (considerentul 333 al deciziei atacate) și că era susceptibilă să reprezinte o sursă de preocupări în ceea ce privește un mare număr de perechi de

orașe care constituie piețe relevante, pe care doar una dintre părțile la operațiune este prezentă (considerentul 334 al deciziei atacate).

2. Evaluarea efectelor operațiunii asupra concurenței

- ¹⁰ În ceea ce privește evaluarea efectelor operațiunii, Comisia s-a referit la cadrul de analiză definit în Orientările privind evaluarea concentrărilor orizontale în temeiul Regulamentului Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO 2004 C 31, p. 5, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 56, denumite în continuare „orientările”).
- ¹¹ În primul rând, Comisia a analizat cotele de piață ale Ryanair și ale Aer Lingus pe 35 de rute pe care serviciile lor se suprapun. Ea a constatat că operațiunea ar crea un monopol pe 22 de rute și ar conduce la constituirea unor cote de piață foarte importante pe alte 13 rute (punctul 7.2 din decizia atacată). Comisia a considerat de asemenea că cele două companii erau „concurenții cei mai apropiați” pe toate rutele în cauză (punctul 7.3 din decizia atacată) și că, spre deosebire de afirmațiile Ryanair, aceste două companii își făceau, de fapt, concurență (punctul 7.4 din decizia atacată). Comisia a examinat, în continuare, efectele concentrării asupra piețelor pe care Ryanair și Aer Lingus sunt concurenți actuali sau potențiali și a constatat că operațiunea ar elimina concurența existentă pe 35 de rute pe care serviciile se suprapun, precum și concurența potențială pe 15 rute fără suprapunere (punctele 7.5 și 7.6 din decizia atacată).

- 12 În al doilea rând, Comisia a arătat că „clientela fragmentată” a Ryanair și a Aer Lingus nu avea „putere de cumpărare compensatorie” și nu dispunea decât de o posibilitate limitată, chiar nulă, de a schimba prestatorul (punctul 7.7 din decizia atacată).
- 13 În al treilea rând, Comisia a examinat dacă intrarea unor noi concurenți pe piață sau extinderea concurenților existenți erau susceptibile să elimine efectele anticoncurențiale ale operațiunii, înainte de a ajunge la concluzia contrară (punctul 7.8 din decizia atacată).
- 14 În al patrulea rând, Comisia a procedat la o apreciere individuală a 35 de rute pe care serviciile se suprapun. Ea a constatat că concentrarea ar împiedica în mod semnificativ o concurență efectivă din cauza creării unei poziții dominante pe fiecare dintre acestea (punctul 7.9 din decizia atacată).
- 15 În al cincilea rând, Comisia a examinat dacă creșterile în eficiență invocate de Ryanair erau suficiente pentru a contracara efectele negative produse de concentrare asupra concurenței. Comisia a concluzionat în sens contrar, întrucât aceste creșteri în eficiență nu erau verificabile, nu erau specifice concentrării și nu erau susceptibile să aducă beneficii consumatorilor (punctul 7.10 din decizia atacată).

3. *Aprecierea angajamentelor*

- 16 De asemenea, Comisia a examinat angajamentele propuse de Ryanair în cadrul procedurii administrative. Ea a considerat că nu erau suficient de clare pentru a putea fi aplicate și că nu erau, în orice ipoteză, de natură a elimina problemele de concurență arătate (punctul 8 din decizia atacată).
- 17 În concluzie, Comisia a considerat că realizarea concentrării ar împiedica în mod semnificativ o concurență efectivă, în special ca urmare, pe de o parte, a creării unei poziții dominante pe 35 de rute dinspre și spre Dublin, Shannon și Cork și, pe de altă parte, a creării sau consolidării unei poziții dominante pe alte 15 rute dinspre și spre Dublin și Cork. Comisia a declarat, așadar, operațiunea de concentrare incompatibilă cu piața comună (punctul 9 și dispozitivul deciziei atacate).

Procedura și concluziile părților

- 18 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 10 septembrie 2007, reclamanta a formulat o acțiune vizând anularea deciziei atacate.
- 19 Prin Ordonanța din 12 februarie 2008, președintele Camerei a treia a Tribunalului a admis cererile de intervenție formulate de Irlanda și de Aer Lingus Group în susținerea concluziilor Comisiei.

20 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a treia) a decis să deschidă procedura orală.

21 Pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 6 iulie 2009.

22 Reclamanta solicită Tribunalului:

— anularea deciziei atacate;

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată;

— obligarea Irlandei și a Aer Lingus Group la plata cheltuielilor de judecată care decurg din cererile de intervenție formulate de acestea.

23 Comisia solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii;

— obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

²⁴ Aer Lingus Group solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii;

- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

²⁵ Irlanda solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii;

- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

²⁶ Pentru a declara o concentrare incompatibilă cu piața comună, Comisia trebuie să dovedească, în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, că realizarea concentrării notificate ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective de pe piața internă sau de pe o parte semnificativă a acesteia, în special ca urmare a creării sau consolidării unei poziții dominante.

- 27 O asemenea decizie, adoptată pe baza articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, se întemeiază pe rezultatul unei analize prospective desfășurate de Comisie. Această analiză prospectivă constă în examinarea modului în care concentrarea notificată ar putea modifica factorii care determină situația concurenței pe o piață dată, pentru a verifica dacă de aici ar rezulta un obstacol semnificativ în calea unei concurențe efective. O asemenea analiză necesită imaginarea diverselor legături de la cauză la efect, pentru a fi reținute legăturile cu cea mai mare probabilitate [a se vedea, în ceea ce privește Regulamentul (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (versiunea rectificată din JO 1990, L 257, p. 13), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1310/97 al Consiliului din 30 iunie 1997 (JO L 180, p. 1) (denumit în continuare „fostul Regulament privind concentrările economice”), Hotărârea Curții din 15 februarie 2005, Comisia/Tetra Laval, C-12/03 P, Rec., p. I-987, punctul 43].
- 28 În ipoteza în care părțile la operațiune au propus în mod valabil angajamente în cadrul procedurii administrative pentru a obține o decizie de compatibilitate cu piața comună, Comisia are obligația de a examina concentrarea astfel cum a fost modificată prin aceste angajamente. În această situație, revine Comisiei sarcina de a demonstra că aceste angajamente nu fac concentrarea, astfel modificată, compatibilă cu piața comună (a se vedea în acest sens, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea Tribunalului din 21 septembrie 2005, EDP/Comisia, T-87/05, Rec., p. II-3745, punctele 63-65).
- 29 Pe de altă parte, Curtea a decis că normele de fond din regulamentul și în special articolul 2 din acesta conferă Comisiei o anumită putere discreționară, mai ales în ceea ce privește aprecierile de ordin economic, și că, în consecință, controlul instanței asupra exercitării unei astfel de puteri, care este esențial în definirea normelor în materie de concentrări, trebuie efectuat ținându-se cont de marja de apreciere care este implicită pentru normele cu caracter economic ce fac parte din regimul concentrărilor (a se vedea, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea Curții din 31 martie 1998, Franța și alții/Comisia, cunoscută sub numele „Kali &

Salz”, C-68/94 și C-30/95, Rec., p. I-1375, punctele 223 și 224, și Hotărârea Comisia/Tetra Laval, punctul 27 de mai sus, punctul 38).

- 30 Deși instanța Uniunii Europene recunoaște Comisiei o marjă de apreciere în materie economică, aceasta nu înseamnă că instanța trebuie să se abțină de la a controla interpretarea dată de către Comisie unor date de natură economică. Astfel, instanța Uniunii trebuie, printre altele, nu numai să verifice exactitatea materială a elementelor de probă invocate, fiabilitatea și coerența acestora, ci și să controleze dacă aceste elemente constituie ansamblul datelor relevante ce trebuie să fie luate în considerare pentru aprecierea unei situații complexe și dacă acestea sunt de natură să susțină concluziile deduse de aici (a se vedea, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea Curții Comisia/Tetra Laval, punctul 27 de mai sus, punctul 39, și Hotărârea din 10 iulie 2008, Bertelsmann și Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, Rep., p. I-4951, punctul 69).
- 31 În plus, potrivit unei jurisprudențe constante, în cazurile în care instituțiile dispun de o putere de apreciere, respectarea garanțiilor conferite de ordinea juridică a Uniunii în cadrul procedurilor administrative are, cu atât mai mult, o importanță fundamentală. Printre aceste garanții se înscrie în special obligația Comisiei de a examina, cu atenție și cu imparțialitate, toate elementele pertinente ale cauzei, dreptul persoanei interesate de a-și face cunoscut punctul de vedere, precum și dreptul de a avea o decizie motivată în mod adecvat (Hotărârea Curții din 21 noiembrie 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec., p. I-5469, punctul 14, și Hotărârea Tribunalului din 7 mai 2009, NVV și alții/Comisia, T-151/05, Rep., p. II-1219, punctul 163).
- 32 Tocmai în considerarea acestor principii referitoare la controlul de legalitate în materie de concentrări trebuie apreciate argumentele părților.

- 33 Reclamanta invocă cinci motive în susținerea acțiunii. Primul motiv se întemeiază pe erorile vădite în aprecierea raportului de concurență care există între Ryanair și Aer Lingus, al doilea motiv este dedus din erorile vădite săvârșite cu ocazia evaluării barierelor la intrare, al treilea motiv se întemeiază pe erorile vădite de apreciere comise în cadrul analizei efectuate pentru fiecare rută în parte (denumită în continuare „analiza fiecărei rute”), al patrulea motiv este dedus din erorile vădite de apreciere săvârșite în cadrul examinării creșterilor în eficiență care rezultă din concentrare, iar al cincilea motiv se întemeiază pe erorile vădite de apreciere comise în cadrul analizei privind angajamentele propuse de Ryanair (a se vedea punctele 11 și 13-16 de mai sus).
- 34 Definiția piețelor relevante și analiza reacțiilor clienței nu sunt contestate ca atare de reclamantă (a se vedea punctele 9 și 12 de mai sus).

A — Cu privire la primul motiv, referitor la aprecierea raportului de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus

- 35 Analiza efectuată de Comisie în decizia atacată, care este pertinentă în cadrul evaluării prezentului motiv, este structurată în următoarele etape: în primul rând, constatarea potrivit căreia concentrarea ar antrena cote de piață foarte ridicate pe un număr important de rute (punctul 7.2 din decizia atacată), în al doilea rând, constatarea că Ryanair și Aer Lingus sunt „concurenții cei mai apropiați” pe toate aceste rute (punctul 7.3 din decizia atacată), în al treilea rând, examinarea concurenței existente între Ryanair și Aer Lingus (punctul 7.4 din decizia atacată) și, în al patrulea rând, efectele concentrării asupra concurenței existente între Ryanair și Aer Lingus și repercusiunea negativă pe care ar avea-o asupra clienților (punctele 7.5 și 7.6 din decizia atacată). În cadrul acestei analize, Comisia a răspuns la argumentul Ryanair dedus din

diferențierea ofertei de servicii între oferta sa cu costuri scăzute și prestații minimale și oferta de prestații medii a Aer Lingus (punctul 7.3 din decizia atacată).

- 36 Reclamanta critică în esență acest aspect al deciziei atacate arătând că Comisia a supraapreciat importanța cotelor de piață ridicate deținute de părțile la concentrare și că nu a prezentat elemente de probă care să demonstreze în mod corespunzător că, în pofida diferențelor lor, Aer Lingus și Ryanair ar exercita una asupra celeilalte o constrângere concurențială atât de puternică cu o probabilitate de intrare pe pietele relevante atât de scăzută încât concentrarea ar împiedica în mod semnificativ o concurență efectivă pe aceste piețe.
- 37 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, invocă faptul că cotele de piață constituie „primele indicații utile”, care se coroborează cu alte indicii și din care reiese că Aer Lingus este concurentul cel mai apropiat de Ryanair pe rutele pe care serviciile lor se suprapun. Concentrarea ar avea, așadar, drept consecință dispariția constrângerii concurențiale exercitate în prezent de Aer Lingus asupra Ryanair.
- 38 Se impune ca Tribunalul să examineze, rând pe rând, argumentele părților referitoare la „ponderea excesivă” acordată cotelor de piață, la neluarea în considerare a „diferențelor fundamentale” care există între Ryanair și Aer Lingus, la avantajul concurențial conferit de existența unei baze la Dublin, la „elementele de probă ne-tehnice”, la analiza econometrică a Comisiei, la datele econometrice prezentate de Ryanair, la constrângerile concurențiale exercitate de companiile charter, la ancheta realizată printre pasageri, la ancheta desfășurată în cadrul întreprinderilor cliente și, în sfârșit, la prejudiciul suferit de consumatori.

1. Cu privire la „ponderea excesivă” acordată cotelor de piață

a) Argumentele părților

³⁹ Reclamanta arată că, în decizia atacată, Comisia s-a întemeiat pe premisa eronată potrivit căreia Aer Lingus și Ryanair sunt companii aeriene identice, ceea ce i-ar fi permis să deducă „în mod automat” din cotele lor de piață ridicate faptul că concentrarea ar antrena un obstacol semnificativ în calea concurenței efective. Chiar dacă cotele de piață sunt relevante când este vorba de aprecierea unei concentrări din perspectiva concurenței, acestea nu ar constitui totuși decât un „punct de pornire”. A asocia unor asemenea cote de piață o puternică prezumție negativă în ceea ce privește efectele concentrării asupra concurenței ar contraveni normelor referitoare la sarcina probei. În orice caz, această prezumție ar fi fost răsturnată de reclamantă, care ar fi dovedit la un standard juridic corespunzător existența unor „diferențe fundamentale” între cele două companii și fragilitatea barierelor la intrare. Serviciile propuse de Ryanair și Aer Lingus ar avea un „grad înalt de diferențiere” și ar privi categorii distincte de pasageri. Prin urmare, cotele de piață nu ar permite, în sine, să se determine în ce măsură părțile exercită o constrângere concurențială una asupra celeilalte. Pe de altă parte, prezența unei singure companii aeriene pe o rută dată nu ar echivala cu o poziție dominantă, ținând seama de caracterul facil al intrărilor.

⁴⁰ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, arată că reiese din decizia atacată că cotele de piață constituie „primele indicații utile”, care s-ar corobora cu alte elemente și din care rezultă că Aer Lingus este concurentul cel mai apropiat de Ryanair pe rutele în discuție în prezenta cauză.

b) Aprecierea Tribunalului

- 41 Reiese dintr-o jurisprudență constantă că, deși semnificația cotelor de piață poate diferi de la o piață la alta, se poate considera în mod întemeiat că cote de piață extrem de importante constituie prin ele însele, afară de cazul unor împrejurări excepționale, proba existenței unei poziții dominante (a se vedea, în materia abuzului de poziție dominantă, Hotărârea Curții din 13 februarie 1979, Hoffmann-La Roche/Comisia, 85/76, Rec., p. 461, punctul 41, și, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea Tribunalului din 25 martie 1999, Gencor/Comisia, T-102/96, Rec., p. II-753, punctul 205, și Hotărârea Tribunalului din 28 aprilie 1999, Endemol/Comisia, T-221/95, Rec., p. II-1299, punctul 134). Această situație se poate regăsi în cazul unei cote de piață de 50 % sau mai mare (a se vedea, în materia abuzului de poziție dominantă, Hotărârea Curții din 3 iulie 1991, AKZO/Comisia, C-62/86, Rec., p. I-3359, punctul 60, și, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea Tribunalului din 14 decembrie 2005, General Electric/Comisia, T-210/01, Rec., p. II-5575, punctul 115).
- 42 În speță, pe de o parte, trebuie arătat că, spre deosebire de ceea ce invocă reclamanta, Comisia nu și-a întemeiat evaluarea efectelor operațiunii asupra concurenței pe ideea că ar fi permis să se deducă „în mod automat” din cotele de piață ridicate faptul că concentrarea ar antrena un obstacol semnificativ în calea concurenței efective. Dimpotrivă, Comisia a indicat în mod expres în decizia atacată că atât cotele de piață, cât și nivelurile de concentrare asociate acestora ofereau „primele indicații utile” asupra structurii pieței și asupra importanței concurențiale a celor două părți la concentrare, precum și asupra celei a concurenților lor (a se vedea considerentul 348 al deciziei atacate și nota de subsol nr. 364, în cuprinsul căreia se face referire la punctul 14 din orientări). Examinarea deciziei atacate permite de asemenea să se arate că Comisia s-a preocupat de efectuarea unei analize aprofundate a condițiilor de concurență luând în considerare alte elemente decât simplele cote de piață, și anume în special efectele operațiunii asupra relației de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus, reacțiile care pot fi așteptate din partea clienților și a concurenților și situația concretă pe fiecare rută afectată de operațiune (a se vedea punctele 11-14 de mai sus).

- 43 Nu se poate pretinde, aşadar, că decizia atacată se întemeiază pe constatările deduse doar din cotele de piaţă susceptibile de a fi deţinute de ansamblul Ryanair-Aer Lingus în cazul realizării operaţiunii (denumit în continuare „ansamblul Ryanair-Aer Lingus” sau „entitatea rezultată din concentrare”). Comisia a examinat deopotrivă date statice, care ilustrează situaţia pieţelor afectate de operaţiune la un moment dat, şi date dinamice, care indică evoluţia probabilă a acestor pieţe în cazul realizării concentrării.
- 44 Această abordare este conformă demersului analitic care trebuie urmat de Comisie pentru a aprecia efectele anticoncurenţiale ale unei concentrări, care constă în examinarea modului în care concentrarea notificată ar putea modifica factorii care determină situaţia concurenţei pe o piaţă dată pentru a verifica dacă de aici ar rezulta un obstacol semnificativ în calea unei concurenţe efective (a se vedea punctul 27 de mai sus).
- 45 Pe de altă parte, trebuie subliniat că Comisia nu putea ignora în cadrul evaluării sale importanţa care trebuia acordată acestor prime indicaţii, care arătau că realizarea concentrării notificate ar fi permis Ryanair să dobândească cote de piaţă extrem de ridicate.
- 46 Astfel, trebuie arătat că Comisia a identificat în decizia atacată 35 de rute pe care activităţile părţilor la concentrare se suprapun. Operaţiunea ar crea un monopol pe 22 dintre acestea şi ar conduce la constituirea unor cote de piaţă cumulate foarte ridicate, superioare valorii de 60 %, pe alte 13 rute (a se vedea considerentele 341 şi 342 ale deciziei atacate, în particular tabelul nr. 2 şi notele de subsol corespunzătoare). În plus, pe rutele pe care doar Ryanair sau Aer Lingus sunt actualmente prezente, cealaltă parte la concentrare ar reprezenta concurentul potenţial cel mai probabil. Trebuie, aşadar, arătat că reiese din aceste constatări că realizarea concentrării ar antrena cote de piaţă foarte ridicate pe un număr important de rute (punctul 7.2 din decizia atacată).

- 47 Comisia a subliniat de asemenea în decizia atacată că, chiar pe cele câteva rute care nu țin de un monopol, pe care este activ un anumit număr de concurenți, precum pe ruta Dublin-Londra, pe care cota de piață cumulată a Ryanair și a Aer Lingus este cuprinsă între 70 și 80 % și pe care British Midland Airways (bmi), British Airways și CityJet propun propriile servicii, indicele Herfindahl-Hirschmann, în mod obișnuit utilizat de autoritățile de concurență pentru a măsura nivelul de concentrare a unei piețe ținând seama de ponderea specifică a fiecăreia dintre întreprinderile prezente acolo, era foarte ridicat (între 6000 și 6500), la fel ca și variația acestui nivel de concentrare anterior și posterior operațiunii (delta fiind situat între 3000 și 3500). Nivelul de concentrare creat prin această operațiune pe cele 35 de rute pe care se suprapun activitățile părților la concentrare ar fi, așadar, foarte ridicat (considerentul 342 al deciziei atacate).
- 48 Astfel, pe 16 rute, cota de piață cumulată a ansamblului Ryanair-Aer Lingus ar atinge 100 %. Este vorba de rutele Dublin-Berlin, Dublin-Bilbao (Vitoria), Dublin-Birmingham, Dublin-Bologna, Dublin-Bruxelles, Dublin-Edinburgh, Dublin-Hamburg (Lübeck), Dublin-Marsilia, Dublin-Newcastle, Dublin-Poznan, Dublin-Roma, Dublin-Sevilla, Dublin-Toulouse (Carcassonne), Dublin-Veneția, Shannon-Londra și Cork-Londra.
- 49 Pe alte 6 rute, și anume rutele Dublin-Alicante, Dublin-Faro, Dublin-Lyon, Dublin-Milano, Dublin-Salzburg, Dublin-Tenerife, cota de piață cumulată a ansamblului Ryanair-Aer Lingus ar fi apropiată de 100 %, fără a atinge totuși acest nivel din cauza vânzărilor de locuri uscate propuse de companiile charter.
- 50 Pe ruta cea mai importantă, adică ruta Dublin-Londra, care reprezintă doar ea 30 % din pasagerii transportați cu avionul între Irlanda și celelalte state membre ale Uniunii, cota de piață a entităților rezultate din concentrare ar fi cuprinsă între 70 și 80 %.

- 51 Pe alte rute, cota de piață cumulată ar fi de asemenea foarte importantă. Pe ruta Dublin-Manchester, de exemplu, această cotă de piață ar fi cuprinsă între 90 și 100 %, singurul concurent existent fiind Luxair, care efectuează zboruri cu un avion dinspre și spre Luxemburg, cu escală la Manchester.
- 52 Fiecare persoană care dorește să meargă spre una dintre destinațiile sus-menționate dispune de o alegere a cărei întindere poate fi cântărită cu ușurință *prima facie* atât înainte, cât și după realizarea concentrării. Foarte adesea, acest element de alegere ar dispărea pur și simplu odată cu dobândirea Aer Lingus de către Ryanair, cota de piață a ansamblului Ryanair-Aer Lingus atingând 100 % sau aproape 100 %.
- 53 Având în vedere aceste constatări, care nu sunt contestate în sine de reclamantă, Comisia putea considera în mod întemeiat că obținerea unor cote de piață foarte ridicate ca urmare a realizării operațiunii, precum și nivelul de concentrare asociat acesteia erau indicatori pertinenți ai puterii pe piață care ar fi fost dobândite de ansamblul Ryanair-Aer Lingus.
- 54 Aceste constatări trebuiau luate în considerare în mod corespunzător de Comisie și reprezintă tot atâtea elemente care permit să se considere că, afară de cazul unor împrejurări excepționale, aceste cote de piață extrem de importante constituie proba existenței unei poziții dominante (a se vedea punctul 41 de mai sus).
- 55 În acest context, nu se poate reproșa Comisiei că ar fi încălcat sarcina probei considerând, astfel cum reiese din modul de redactare a punctului 7.2.2 din decizia atacată, că „[c]otele de piață foarte ridicate pe toate rutele pe care serviciile se suprapun constituie, în sine, proba unei poziții dominante”.

- 56 Trebuie arătat că, spre deosebire de ceea ce lasă să se înțeleagă reclamanta, consecința acestei probe asupra evaluării concurenței nu a fost nicidecum considerată ca automată. Astfel, reiese din decizia atacată că o asemenea probă era susceptibilă să fie înlăturată dacă aceste „prime indicații utile” asupra structurii pieței și asupra importanței concurențiale a celor două părți la concentrare și a concurenților lor erau contrazise de alte date ale speței. Comisia a expus astfel cu claritate demersul său sub acest aspect în decizia atacată, subliniind că „a verificat cu minuțiozitate dacă există împrejurări susceptibile să excludă o poziție dominantă în prezenta cauză, în pofida cotelor de piață ridicate” (considerentul 351 al deciziei atacate). Această verificare a fost efectuată în cadrul punctelor 7.3-7.8 din decizia atacată în ceea ce privește examinarea factorilor pertinenti pe plan general și în cadrul punctului 7.9 în ceea ce privește analiza rută cu rută.
- 57 Tocmai din această perspectivă trebuie examinate argumentele invocate de reclamantă pentru a respinge importanța care trebuie acordată cotelor de piață care ar fi fost deținute de ansamblul Ryanair-Aer Lingus.
- 58 În primul rând, în ceea ce privește rutele pe care Aer Lingus și Ryanair sunt ambele prezente la ora actuală, reclamanta arată că serviciile propuse de acești operatori au un „grad înalt de diferențiere” și privesc, așadar, în realitate categorii distincte de pasageri. În această privință, trebuie subliniat că problema diferențierii serviciilor se pune în considerarea substituibilității lor mai mult sau mai puțin importante pentru clienții în cauză. În decizia atacată, Comisia a respins teza reclamantei sub acest aspect (punctul 7.3 din decizia atacată). Potrivit Comisiei, chiar dacă s-ar presupune că această teză ar fi fondată, eventualele diferențe dintre serviciile propuse de Ryanair și Aer Lingus nu ar fi de natură a elimina riscul ca o concentrare între acești doi operatori să ridice obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piețele afectate. Argumentul reclamantei referitor la diferențierea serviciilor este examinat mai jos (a se vedea punctul 61 și următoarele de mai jos).

- 59 În al doilea rând, în ceea ce privește rutele pe care doar una dintre aceste companii este prezentă la ora actuală, reclamanta susține că această unică prezență nu ar conferi o poziție dominantă în măsura în care intrările pe piață ar fi facile. Acest argument privește problema intrărilor pe piață și va fi abordat în cadrul examinării celui de al doilea motiv, care este consacrat acestei problematici.
- 60 Numai dacă aceste argumente ar fi fost admise de Tribunal s-ar fi putut să se concluzioneze că în mod întemeiat contestă reclamanta importanța care trebuie acordată cotelor de piață care ar fi fost deținute de entitatea rezultată din concentrare. În acest stadiu al analizei, nu se poate totuși reproșa Comisiei că ar fi ținut seama în decizia atacată de importanța cotelor de piață și de gradele de concentrare referitoare la diferitele piețe relevante.

2. Cu privire la neluarea în considerare a „diferențelor fundamentale” dintre Ryanair și Aer Lingus

- 61 Reclamanta arată în esență că, din cauza diferențierii serviciilor sale în raport cu cele ale Aer Lingus, aceste companii aeriene nu sunt concurente într-o asemenea măsură încât concentrarea să ridice obstacole semnificative în calea concurenței. În decizia atacată, Comisia nu ar fi putut să concluzioneze în sens contrar fără să fi demonstrat existența unei relații strânse de concurență între Ryanair și Aer Lingus.
- 62 Se impune ca Tribunalul să aprecieze, rând pe rând, argumentele părților referitoare la utilizarea noțiunii „concurenți cei mai apropiați” și la deducerea „automată” din aceasta a existenței unor constrângeri concurențiale semnificative, pe cele referitoare la „diferențele fundamentale” în ceea ce privește costurile de operare, prețurile

practicate și nivelul prestațiilor, precum și pe cele privind diferența dintre aeroporturile de destinație.

a) Cu privire la utilizarea noțiunii „conurenți cei mai apropiați” și la deducerea „automată” a existenței unor constrângeri concurențiale semnificative

Argumentele părților

- ⁶³ Reclamanta susține că Comisia a săvârșit o „eroare fundamentală” considerând că, dacă se poate demonstra că Aer Lingus și Ryanair sunt „conurenții cei mai apropiați”, ar rezulta de aici „în mod automat” că sunt concurenți apropiați care exercită unul asupra celuilalt constrângeri concurențiale semnificative fără să fie nevoie să se examineze cât de strânsă este această relație de concurență. Astfel, oferta de servicii a Aer Lingus nu ar fi substituibilă cu cea a Ryanair, dar ar fi mai apropiată de ofertele cu prestații complete ale companiilor aeriene tradiționale. „Diferențe fundamentale” între cele două companii ar permite Aer Lingus să practice prețuri net mai ridicate decât cele ale Ryanair. Ar fi trebuit, așadar, analizat cât de strânsă este relația de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus pentru a determina efectele sale asupra concurenței efective. Dacă, potrivit reclamantei, serviciile sale și cele ale Aer Lingus sunt substanțial diferite, ele nu pot fi considerate ca „substitute adecvate”, nici în cazul în care aceste două companii aeriene sunt singurele care deserveșc o rută dată. Altfel spus, pasagerii în cauză ar putea alege să nu călătorească mai curând decât să opteze pentru cealaltă companie aeriană.

- 64 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, arată că, în decizia atacată, a analizat în detaliu relația de concurență dintre cele două companii aeriene, înainte să concluzioneze corespunzător cerințelor legale că Ryanair și Aer Lingus erau concurenți apropiați care exercită unul asupra celuilalt constrângeri concurențiale, care ar dispărea în cazul realizării operațiunii.

Aprecierea Tribunalului

- 65 Potrivit reclamantei, chiar dacă s-ar presupune că Aer Lingus și Ryanair pot fi considerate ca fiind „concurenții cei mai apropiați” pe toate rutele respective, nu este mai puțin adevărat că, din cauza „diferențelor fundamentale” care există între cele două companii, Comisia nu ar putea să se servească de această constatare și să deducă de aici „în mod automat” că exercită una asupra celeilalte o constrângere concurențială semnificativă pe care concentrarea ar face-o să dispară fără să fie nevoie să se examineze cât de strânsă este această relație de concurență.
- 66 Înainte chiar de a examina argumentele referitoare la diferențele pretinse de reclamantă și la incidența lor asupra relației de concurență existente între Aer Lingus și Ryanair (a se vedea punctul 70 și următoarele de mai jos), trebuie de la bun început arătat că analiza efectuată de Comisie în decizia atacată nu este cea descrisă de reclamantă.
- 67 Această analiză este structurată în două etape. Mai întâi, constatările efectuate de Comisie cu privire la relația de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus sunt expuse pe larg (a se vedea punctele 7.3 și 7.4 din decizia atacată). În cadrul acestei expunerii, Comisia a examinat în detaliu argumentele Ryanair reluate în cadrul prezentei

acțiuni în ceea ce privește diferențierea serviciilor. În continuare, evaluarea efectelor operațiunii asupra concurenței realizată în decizia atacată nu este efectuată „în mod automat” pe baza simplei constatări că Ryanair și Aer Lingus sunt „concurenții cei mai apropiați”, spre deosebire de ceea ce afirmă reclamanta. Astfel, Comisia a expus cu atenție în decizia atacată motivele pentru care concentrarea ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective în cadrul pieței comune pe cele 35 de rute pe care se suprapun serviciile și pe cele 15 rute pe care operează Aer Lingus și pe care serviciile nu se suprapun (punctele 7.5, 7.6 și 7.9 din decizia atacată).

⁶⁸ În consecință, ca și în ceea ce privește importanța care trebuie acordată cotelor de piață cumulate (a se vedea punctul 58 de mai sus), tocmai răspunsul dat la argumentele reclamantei referitoare la incidența pretinsei diferențieri a serviciilor asupra relației de concurență dintre Aer Lingus și Ryanair (a se vedea punctul 70 și următoarele de mai jos) va permite fundamentarea sau nu a concluziilor care au fost trase din aceasta de către Comisie în cadrul aprecierii sale privind efectele concentrării asupra concurenței.

⁶⁹ În orice caz, întrucât pretinsa diferențiere a serviciilor invocată de Ryanair a fost examinată în decizia atacată, nu se poate pretinde, așadar, că în prezenta cauză Comisia ar fi dedus „în mod automat” din constatarea potrivit căreia Ryanair și Aer Lingus sunt „concurenții cei mai apropiați” pe toate rutele respective faptul că ar exercita una asupra celeilalte o constrângere concurențială semnificativă pe care concentrarea ar face-o să dispară fără să fie nevoie să se examineze cât de strânsă este această relație de concurență.

b) Cu privire la „diferențele fundamentale” referitoare la costurile de operare, la prețurile practicate și la nivelul prestațiilor

Argumentele părților

70 În primul rând, reclamanta susține că diferența dintre costurile sale de operare și cele ale Aer Lingus arată că nu există o constrângere concurențială semnificativă între aceste companii. Costurile mai puțin ridicate ale Ryanair i-ar permite să practice prețuri net mai scăzute decât cele ale Aer Lingus și, prin urmare, să deservească un segment de piață distinct. Comisia ar fi omis să analizeze impactul acestei diferențe asupra concurenței. Pe de altă parte, după ce a arătat că costurile de operare ale Aer Lingus erau conforme cu cele ale altor transportatori cu preț scăzut, ca easyJet sau Virgin Express, Comisia nu ar fi trebuit să deducă din aceasta, la punctul 7.3.3 din decizia atacată, că Aer Lingus figura „printre concurenții cei mai apropiați de Ryanair chiar în materie de costuri unitare”. Recurgerea la această noțiune „concurenți cei mai apropiați” ar proveni dintr-o eroare de analiză. În plus, Comisia ar fi integrat zborurile pe distanță lungă ale Aer Lingus în calculul costurilor sale de operare medii. Întrucât costurile de operare pe locuri-kilometri oferite (denumite în continuare „LKM”) sunt substanțial mai reduse pe zborurile pe distanță lungă decât pe zborurile pe distanțe scurte, includerea lor ar antrena o importantă subevaluare a costurilor medii pe LKM ale Aer Lingus în vederea comparării cu transportatorii cu preț scăzut care exploatează doar rute pe distanțe scurte. Mai mult, dacă, după cum susține Comisia, costurile medii ale Aer Lingus sunt comparabile cu cele ale transportatorilor cu preț scăzut și superioare cu numai aproximativ 50 % celor ale Ryanair, Aer Lingus ar fi în măsură să realizeze profituri în mod considerabil superioare celor ale Ryanair, deoarece prețul său mediu ar fi cu mai mult de 100 % mai ridicat decât cel al Ryanair. În realitate, Ryanair ar fi de departe mai rentabilă decât Aer Lingus.

71 În al doilea rând, reclamanta pune accentul pe diferența dintre prețurile pe care le practică Ryanair și cele pe care le practică Aer Lingus. Această diferență, care ar rezulta din diferența costurilor de operare, ar face să apară un „grad de diferențiere ridicat”. Comisia ar fi apreciat în mod eronat, în considerentul 371 al deciziei atacate, că o diferență de preț de 30 de euro nu ar fi semnificativă, din moment ce prețul mediu al unui bilet Ryanair ar fi de 41 de euro. Prețuri mai scăzute ale Ryanair, inferioare cu jumătate celor ale Aer Lingus, i-ar permite să atragă o clientelă care, în absența acestor prețuri moderate, nu ar lua avionul. Comisia ar fi trebuit să deducă din acest element că Aer Lingus nu exercita nicio constrângere concurențială asupra Ryanair. Recunoscând în considerentul 413 al deciziei atacate că prețurile Ryanair erau, în medie, mai scăzute decât cele ale Aer Lingus, Comisia ar fi trebuit să concluzioneze că cele două companii se adresau la două segmente de piață total diferite. În plus, Ryanair și Aer Lingus ar opera potrivit unor modele economice foarte diferite. Desigur, Aer Lingus s-ar fi îndepărtat de modelul economic al companiei aeriene naționale tradiționale cu prestații complete pentru a adopta anumite caracteristici ale transportatorilor cu preț scăzut. Aer Lingus ar continua totuși să utilizeze aeroporturi principale și să ofere anumite servicii care îi permit să factureze clienților săi prețuri net mai ridicate decât cele ale Ryanair. Clienții Aer Lingus ar fi astfel dispuși să plătească un supliment în raport cu tarifele concurenților săi cu preț scăzut pentru o ofertă de servicii mai completă.

72 În al treilea rând, reclamanta arată că reiese din considerentul 367 al deciziei atacate că Ryanair este o companie aeriană „cu prestații minimale”, iar Aer Lingus o companie aeriană „cu prestații medii” și că Comisia tinde să minimalizeze impactul acestei diferențe asupra gradului de concurență existent între cele două companii. Comisia ar fi omis să analizeze măsura în care această diferență ar fi pertinentă sau să prezinte probe convingătoare pentru a demonstra de ce această diferență importantă ar fi lipsită de pertinentă pentru a stabili existența unui obstacol semnificativ în calea concurenței efective. O asemenea diferențiere între ofertele de servicii ar fi atestată de declarațiile Aer Lingus și ale guvernului irlandez formulate prealabil ofertei publice,

și aceasta înainte ca guvernul și compania „să facă cale îtoarsă” pretinzând că Aer Lingus era o companie cu costuri scăzute.

- 73 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecierea Tribunalului

- 74 Deși în decizia atacată Comisia a acceptat să recunoască existența unor diferențe între Ryanair și Aer Lingus, totuși nu a tras din aceasta aceleași concluzii ca reclamanta. Astfel, aceste diferențe nu au împiedicat Comisia să considere că, dintre toți concurenții prezenți pe diferitele rute afectate de concentrare, Aer Lingus era cel mai important și cel mai apropiat de Ryanair.
- 75 În ceea ce privește diferența dintre costurile de operare ale Aer Lingus și cele ale Ryanair, aceasta din urmă reiterează analiza sa potrivit căreia această diferență de costuri i-ar permite să deservească un segment de piață distinct. Potrivit reclamantei, Comisia ar fi trebuit să analizeze impactul acestei diferențe asupra relației de concurență dintre Aer Lingus și Ryanair.
- 76 Reiese din decizia atacată că totuși Comisia a recunoscut că costurile de operare ale Ryanair erau inferioare celor ale Aer Lingus, subliniind totodată că, în raport cu alte companii aeriene, costurile Aer Lingus erau în general foarte scăzute și o plasau pe aceasta din urmă mai curând în grupul transportatorilor cu costuri scăzute decât în

cel al transportatorilor de rețea (a se vedea punctul 7.3.3 din decizia atacată, în special considerentul 374).

⁷⁷ Astfel, în decizia atacată, Comisia a indicat motivele pentru care considera, având în vedere datele disponibile, că, deși costurile de operare pe LKM ale Ryanair erau inferioare valorii de 4 eurocenți, cele ale Aer Lingus se ridicau la aproape 5,9 eurocenți. Comisia a arătat că obiecția Ryanair dedusă din faptul că aceste date includeau de asemenea zborurile pe distanță lungă ale Aer Lingus, care au în general costuri pe LKM inferioare, era justificată. Comisia a precizat totuși că 87 % dintre pasagerii Aer Lingus călătoreau pe zboruri pe distanțe scurte și că cifra avansată de Ryanair de aproape 8 eurocenți pe LKM nu se verifica (a se vedea punctul 7.3.3 din decizia atacată, în special considerentele 375 și 377).

⁷⁸ În orice caz, reiese din graficul nr. 1 care figurează în considerentul 375 al deciziei atacate că costurile de operare pe LKM ale unui transportator de rețea (precum British Airways, Air France sau Lufthansa) sunt apropiate de 12 eurocenți, în timp ce acelea ale Virgin Express sau ale easyJet sunt de aproximativ 7 sau cu puțin mai mult de 6 eurocenți. Marja definită de Comisie și de Ryanair, între 5,9 și 8 eurocenți pe LKM, situează, așadar, Aer Lingus în același grup ca Virgin Express sau easyJet, aceste costuri de operare fiind „inferioare” (considerentul 375 al deciziei atacate) sau „net inferioare” (considerentul 376 al deciziei atacate) celor ale marilor companii de rețea (diferență de cel puțin 4 eurocenți pe LKM), chiar dacă sunt „superioare” sau „net superioare” celor ale Ryanair (diferență care evoluează între aproximativ 2 și 4 eurocenți pe LKM).

- 79 În consecință, deși există o diferență de costuri de operare între Ryanair și Aer Lingus, cum a recunoscut Comisia în decizia atacată, aceasta nu înseamnă cu atât mai mult că, după cum pretinde reclamanta, Comisia nu putea considera că Aer Lingus și Ryanair sunt „concurenții cei mai apropiați”, din moment ce costurile de operare ale Aer Lingus sunt efectiv inferioare celor ale companiilor de rețea și nici Virgin Express, nici easyJet nu sunt în concurență cu Ryanair pe rutele pe care serviciile lor se suprapun dinspre Irlanda (considerentul 376 al deciziei atacate).
- 80 Această observație este de asemenea susținută în decizia atacată de constatarea potrivit căreia evoluția costurilor unitare ale Aer Lingus de-a lungul timpului evidențiază „migrația progresivă” a acestora de la un model economic tradițional către un model cu costuri scăzute (a se vedea considerentul 378 al deciziei atacate, în special graficul nr. 2 referitor la costurile de operare ale Aer Lingus în perioada cuprinsă între 2001 și 2005).
- 81 Pe de altă parte, dacă, după cum precizează reclamanta, costurile de exploatare scăzute au o incidență asupra rentabilității întreprinderii (a se vedea punctul 70 de mai sus), aceasta nu permite totuși să se concluzioneze că serviciile pe care le propune nu sunt în concurență cu cele ale Aer Lingus. Astfel, aceasta din urmă ar propune servicii de calitate superioară, căutând în același timp să se alinieze structurii de costuri a Ryanair, ceea ce o îndepărtează și mai mult de structura de costuri a companiilor aeriene de rețea.
- 82 În ceea ce privește diferența dintre prețurile pe care le practică și cele practicate de Aer Lingus, reclamanta susține că există o asemenea diferență încât Comisia ar fi trebuit să deducă din aceasta că Aer Lingus nu exercita o constrângere concurențială asupra ei. Potrivit reclamantei, o diferență de preț mediu de 30 euro este semnificativă, din moment ce prețul mediu al unui bilet Ryanair este de 41 de euro. În plus, prețurile mai scăzute ale Ryanair, inferioare cu mai mult de jumătate în raport cu cele

ale Aer Lingus, ar permite reclamantei să atragă o clientelă care nu ar lua avionul în absența unor asemenea prețuri.

- 83 Astfel cum a admis existența unei diferențe de costuri de operare, Comisia a recunoscut în decizia atacată că exista o diferență între prețurile medii practicate de Aer Lingus și cele practicate de Ryanair. Părțile nu contestă acest aspect.
- 84 Trebuie, cu toate acestea, arătat că în decizia atacată Comisia a precizat, pe de o parte, că, deși tarifele practicate de Aer Lingus erau în general superioare celor ale Ryanair, totuși această situație nu se regăsea întotdeauna și, pe de altă parte, că compararea prețurilor devenea delicată din cauza faptului că era dificil de aflat care taxe și cheltuieli fuseseră luate în considerare pentru calcularea prețului mediu al zborurilor pe distanțe scurte de 41 de euro în 2006 indicat de Ryanair, precizându-se că prețul mediu al Aer Lingus ar fi de 91 de euro sau cuprins între 65 și 75 de euro fără cheltuieli și taxe (a se vedea punctele 7.3.2 din decizia atacată, în special considerentul 371 și notele de subsol nr. 385 și 386).
- 85 Aceste precizări fiind făcute, trebuie arătat că contestația referitoare la diferența dintre prețurile medii practicate de Ryanair și cele practicate de Aer Lingus poartă asupra consecințelor acestei diferențe de preț. În timp ce reclamanta pretinde că aceasta permite să se concluzioneze în sensul absenței constrângerii concurențiale exercitate de Aer Lingus asupra sa, Comisia consideră că rezultă din analiza prețurilor practicate că Aer Lingus se află mai aproape de Ryanair decât pot fi ceilalți concurenți prezenți pe rutele pe care servicii lor se suprapun (a se vedea considerentele 368-370 ale deciziei atacate, în ceea ce privește evaluarea modelului economic, care este transpusă în considerentul 371 al deciziei atacate în ceea ce privește compararea prețurilor

medii: „[a]ceeași considerație se aplică faptului că prețurile medii ale Aer Lingus sunt mai ridicate decât cele ale Ryanair”).

⁸⁶ În ceea ce privește constrângerea concurențială exercitată de Aer Lingus, această problemă este avută în vedere la punctul 7.4 din decizia atacată, consacrat concurenței existente între părțile la concentrare, și la punctele 7.5, 7.6 și 7.9 din aceasta, în care Comisia a examinat efectele operațiunii asupra concurenței. Această problemă nu ține, așadar, de punctul 7.3 din decizia atacată, în cuprinsul căruia Comisia a expus motivele pentru care considera că Ryanair și Aer Lingus erau „conurenții cei mai apropiați” pe toate rutele respective.

⁸⁷ În consecință, constatările efectuate în considerentul 371 al deciziei atacate permit fundamentarea concluziei Comisiei care face obiectul punctului 7.3 din această decizie, în sensul că reiese din datele care sunt expuse acolo că prețurile practicate de transportatorii de rețea care oferă un serviciu complet la bord, prețuri comunicate de Ryanair, sunt mult mai ridicate decât cele practicate de Aer Lingus (adică 216 euro pentru Air France, 225 de euro pentru Lufthansa și 268 de euro pentru British Airways). Tarifele Ryanair și ale Aer Lingus sunt într-adevăr „net inferioare nivelului de preț al concurenților cărora le fac față pe rutele respective” (considerentul 371 al deciziei atacate). Comisia a explicat de asemenea că diferența dintre prețurile practicate de Ryanair și cele practicate de Aer Lingus necesita luarea în considerare a celor câteva avantaje calitative care caracterizează oferta Aer Lingus, precum deservirea unor aeroporturi principale, centrele de afaceri sau o orientare superioară a serviciului (considerentele 371 și 372 ale deciziei atacate). Analiza prețurilor practicate de Ryanair și Aer Lingus efectuată în decizia atacată fundamentează, așadar, concluzia Comisiei potrivit căreia Ryanair și Aer Lingus sunt „conurenții cei mai apropiați” pe toate rutele respective.

88 Potrivit reclamantei, o asemenea analiză nu este, cu toate acestea, compatibilă cu constatarea efectuată în a doua teză a considerentului 413 al deciziei atacate. Rezultă din acest considerent următoarele:

„Elementele detaliate mai sus [în ceea ce privește percepția clienților Aer Lingus și Ryanair (punctul 7.3.5 din decizia atacată)] indică în mod clar că Ryanair și Aer Lingus sunt concurenți apropiați. Totuși, Comisia recunoaște că Ryanair practică tarife în medie inferioare celor ale Aer Lingus și că, cel puțin ipotetic, ar fi posibil ca Aer Lingus și Ryanair să deservească două segmente de clientelă perfect distincte.”

89 Această menționare a unei eventuale segmentări a ofertei pe baza tarifelor practicate nu permite, cu toate acestea, să se tragă concluzia că Ryanair și Aer Lingus nu sunt concurenți apropiați. Noțiunea de concurent se apreciază în considerarea datelor cauzei. Numeroase elemente sunt prezentate de Comisie în susținerea acestei constatări reluate în calitate de concluzie la punctul 7.3 din decizia atacată. Se impune a constata că, de exemplu, pe cele 22 de rute pe care Ryanair și Aer Lingus sunt singurele companii prezente, nu există actualmente alte companii care să fie în măsură să ofere servicii regulate de transport aerian. Pe aceste piețe, a căror definiție nu este contestată în sine de reclamantă (a se vedea totuși, în ceea ce privește argumentul referitor la aeroporturile de destinație, punctul 95 și următoarele de mai jos), Aer Lingus rămâne, așadar, concurentul cel mai apropiat de Ryanair. Problema intrărilor va fi analizată în cadrul examinării celui de al doilea motiv, consacrată acestui aspect.

90 În ceea ce privește diferența nivelului prestațiilor, argumentația reclamantei nu face decât să reia o diferență cunoscută Comisiei și menționată în decizia atacată. De exemplu, în considerentul 367 al deciziei atacate, deși Comisia a avut în vedere zborurile Ryanair ca zboruri „fără prestații”, iar serviciile Aer Lingus ca „prestații medii”,

ea a precizat imediat după că, pentru decizia atacată, „cele două companii [puteau] fi considerate ca transportatori cu «prestații minimale», deoarece, ca urmare a recențelor adaptări ale modelului de serviciu al Aer Lingus, serviciile incluse în tariful de bază al Aer Lingus sunt mai mult decât conforme cu cele cuprinse în acela al Ryanair și în opoziție clară cu companiile «cu prestații complete» tradiționale precum British Airways sau Lufthansa” (considerentul 367 al deciziei atacate).

- 91 În înscrisurile sale, reclamanta recunoaște, de altfel, că „Aer Lingus s-ar fi îndepărtat desigur de modelul economic al companiei aeriene naționale tradiționale cu prestații complete pentru a adopta anumite caracteristici ale transportatorilor cu preț scăzut” (a se vedea punctul 71 de mai sus). Acest aspect a fost confirmat în timpul ședinței.
- 92 În orice caz, evoluția costurilor unitare ale Aer Lingus de-a lungul timpului evidențiază „migrația progresivă” a acesteia de la un model economic tradițional către un model cu costuri scăzute (a se vedea punctul 80 de mai sus), iar oferta de servicii a Aer Lingus se află la minimum între cea propusă de Ryanair și cea propusă de transportatorii în rețea care oferă un serviciu la bord complet.
- 93 În consecință, chiar dacă Aer Lingus nu are foarte redusele costuri de exploatare ale Ryanair, nu practică aceleași prețuri ca Ryanair sau nu propune la fel de puține prestații, nu este mai puțin adevărat că această întreprindere se orientează către același model economic ca și concurența sa.
- 94 Prin urmare, reclamanta nu demonstrează la un standard juridic corespunzător că în mod eronat a concluzionat Comisia în considerentul 431 al deciziei atacate că Aer Lingus și Ryanair sunt „conurenții cei mai apropiați” pe rutele relevante dinspre Irlanda. Această concluzie poate fi, așadar, luată în considerare în cadrul examinării

efectelor operațiunii asupra concurenței, iar criticile prezentate de reclamantă sub acest aspect trebuie respinse (a se vedea punctele 58 și 63 de mai sus).

c) Cu privire la diferența dintre aeroporturile de destinație

Argumentele părților

⁹⁵ În primul rând, reclamanta arată că utilizează aeroporturi fundamental diferite de cele utilizate de Aer Lingus. Aer Lingus ar utiliza aeroporturi principale, mai apropiate de centrul orașului și care oferă servicii mai bune decât aeroporturile secundare. Acestea din urmă, utilizate de Ryanair, i-ar permite menținerea costurilor la un nivel scăzut și ar împiedica-o să concureze cu Aer Lingus în ceea ce îi privește pe pasagerii care doresc să utilizeze doar aeroporturi principale. Prin achiziționarea Aer Lingus, Ryanair ar fi fost în măsură să exercite o concurență în aeroporturile principale. Potrivit reclamantei, Comisia ar fi omis să producă elemente de probă clare și convingătoare care să demonstreze că zborurile Aer Lingus având ca destinație aeroporturi principale și zborurile Ryanair având ca destinație aeroporturi secundare exercitau o constrângere concurențială semnificativă unele asupra celorlalte. Datele invocate în decizia atacată nu ar susține concluzia potrivit căreia aceste zboruri sunt substitute suficient de apropiate pentru a trebui să fie incluse în aceeași piață. În plus, Comisia ar fi utilizat informațiile disponibile „în mod extrem de selectiv și de incoerent”. Întrucât nu a putut găsi o serie uniformă de criterii, ar fi utilizat mai multe criterii diferite pentru a stabili că aeroporturile principale și secundare țineau de aceeași piață. Comisia ar fi ignorat sau ar fi deformat opiniile aeroporturilor din Birmingham și din

Viena și a UK Civil Aviation Authority (Autoritatea Aviației Civile a Regatului Unit) pentru a concluziona în sensul substituibilității aeroporturilor principale și a aeroporturilor secundare. Comisia nu s-ar fi întemeiat, așadar, pe date fiabile și nici pe o metodă solidă. În plus, în timp ce Comisia ar fi prezentat răspunsurile concurenților pentru a pretinde substituibilitatea aeroporturilor menționate, aceste răspunsuri ar demonstra, dimpotrivă, absența probelor clare și convingătoare sub acest aspect (a se vedea răspunsul British Airways și situația aeroporturilor londoneze). Tabelul adresat concurenților nu ar face să apară în mod clar, în prezentarea sa, dacă se aștepta de la companiile chestionate să desemneze aeroporturile adecvate pentru fiecare tip de pasageri sau aeroporturile substituibile unul celuilalt. În anumite cazuri, companiile ar fi bifat numai unul dintre aeroporturi pentru fiecare pereche de orașe, subliniind astfel confuzia.

⁹⁶ În al doilea rând, reclamanta arată că utilizarea de către Comisie a zonelor de recepție ale aeroporturilor pentru a determina dacă zboruri spre diferite aeroporturi țin de aceeași piață este eronată. Potrivit unei „reguli aproximative” (rule of thumb) nesustținute prin elemente de fapt, Comisia ar fi definit zona de atracție a unui aeroport ca fiind zona în care se poate ajunge la aeroport prin parcurgerea a cel mult 100 km sau în cel mult o oră cu mașina (considerentul 83 al deciziei atacate). Această regulă ar fi „prea vagă pentru a fi utilă”. Ea ar ignora repartizarea reală a pasagerilor în cadrul zonei și ar fi nerealistă în contextul rutelor care leagă Irlanda de Regatul Unit, durata zborului nedepășind în acest caz o oră. Comisia ar fi prezumat, așadar, în mod eronat că pasagerii „ar evita să utilizeze aeroportul cel mai apropiat de ei, ar face o oră cu mașina și ar lua apoi avionul pentru un zbor de poate 50 de minute aproximativ”. În plus, calculul timpului necesar pentru a ajunge la aeroport cu mijloacele de transport în comun sau cu mașina, expus în considerentul 78 al deciziei atacate, nu ar ține cont de diversele întârzieri și nici de costurile legate de utilizarea mijloacelor de transport în comun. În sfârșit, Comisia nu ar fi ținut seama, în considerentele 114-116 ale deciziei atacate, de cifrele reale privind aeroporturile specifice respective, în special în ceea ce privește datele furnizate de UK Civil Aviation Authority.

97 În al treilea rând, reclamanta critică anumite aprecieri sau constatări expuse în decizia atacată. Mai întâi, ea reproșează Comisiei că a ținut cont, în considerentul 92 al deciziei atacate, de practicile sale comerciale constând în prezentarea zborurilor sale drept substitute ale zborurilor spre aeroporturi principale. Astfel, denumirile sub care o întreprindere își comercializează produsele nu ar constitui o bază suficient de sigură și de solidă pentru definirea piețelor. De exemplu, aeroporturile din Viena și din Bratislava nu ar putea aparține aceleiași piețe pentru simplul fapt că Ryanair comercializează biletele pentru destinația Bratislava sub denumirea „Bratislava (Viena)”. În continuare, reclamanta susține că Comisia nu ar fi trebuit să utilizeze în considerentul 99 al deciziei atacate noțiunea „sistem aeroportuar”, prevăzută de Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 167), pentru a-și întemeia constatarea substituibilității anumitor aeroporturi. Această noțiune nu ar fi adecvată pentru definiția piețelor, iar modificarea Regulamentului nr. 2408/92 și a regulamentelor conexe ar trebui, de altfel, să îi pună capăt. Reclamanta arată de asemenea că analiza prețurilor efectuată de Comisie este „defectuoasă” și nu furnizează motive fiabile pentru a concluziona că zborurile pe care le asigură spre aeroporturi secundare și zborurile asigurate de Aer Lingus spre aeroporturi principale sunt „substituiți apropiați”. Analiza nu ar furniza niciun mijloc pentru a determina dacă o evoluție paralelă a prețurilor rezultă dintr-o substituibilitate sau din influențe comune. În sfârșit, ancheta efectuată în rândul pasagerilor ar fi „extrem de defectuoasă” în ceea ce privește conceperea întrebărilor și tehnicile de eșantion utilizate. Această anchetă nu ar fi avut ca scop măsurarea gradului de substituibilitate a aeroporturilor, din moment ce pasagerii nu ar fi fost niciodată întrebați dacă intenționau să zboare spre aeroporturi diferite. În numeroase cazuri, datele invocate de Comisie sub acest aspect ar conduce la concluzia contrară.

98 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecieria Tribunalului

- 99 Reclamanta reia în înscrisurile sale argumentele expuse anterior în cadrul procedurii administrative pentru a critica definiția pieței în considerarea orașului de origine și a orașului de destinație. Aceste argumente au fost examinate și înlăturate de Comisie în decizia atacată, iar simpla reluare a acestor argumente în fața Tribunalului nu poate fi suficientă pentru repunerea în discuție a acestei analize pentru motivele expuse în continuare.
- 100 În ceea ce privește critica întemeiată pe absența prezentării de către Comisie a unor elemente de probă clare și convingătoare care să demonstreze că zborurile Aer Lingus spre aeroporturi principale și zborurile Ryanair spre aeroporturi secundare exercită o constrângere concurențială semnificativă unele asupra celorlalte, trebuie subliniat că această critică echivalează în definitiv cu a reproșa utilizarea de către Comisie a noțiunii de piață, astfel cum aceasta a fost definită în decizia atacată, pentru a aprecia efectele operațiunii asupra concurenței în interiorul piețelor afectate. Reclamanta o recunoaște implicit când arată că datele invocate în decizia atacată „nu susțin concluzia potrivit căreia aceste zboruri sunt substitute suficient de apropiate pentru a trebui să fie incluse în aceeași piață” (a se vedea punctul 95 de mai sus).
- 101 În această privință, trebuie mai întâi arătat că întinderea acestei critici trebuie relativizată în considerarea faptului că, pe 16 dintre cele 35 de rute relevante, Ryanair și Aer Lingus deservește aceleași aeroporturi (considerentul 71 al deciziei atacate). Această critică nu privește astfel decât 19 dintre cele 35 de rute (adică 54,2 %) și nu are, așadar, o incidență în ceea ce privește celelalte 16 rute afectate de realizarea operațiunii.

102 Pentru aceste 19 rute, critica formulată de reclamantă constă doar în aceea că există o diferență referitoare la aeroportul de destinație, fără a căuta să respingă în mod concret raționamentul care este expus în decizia atacată în ceea ce privește impactul acestei diferențe nivelul atât al definiției pieței, cât și al evaluării efectelor operațiunii asupra concurenței. Or, trebuie subliniat că, în decizia atacată, Comisia a amintit că piețele de transport aerian de pasageri puteau fi definite pe baza rutelor individuale sau a unui grup de rute, în măsura în care exista o substituibilitate între acestea, potrivit caracteristicilor specifice ale cauzei (considerentul 55 al deciziei atacate și jurisprudența citată la nota de subsol 53, în special Hotărârea Tribunalului din 4 iulie 2006, *easyJet/Comisia*, T-177/04, Rec., p. II-1931, punctele 54-61).

103 În acest context, trebuie arătat că Comisia a elaborat mai întâi un cadru analitic aplicabil definiției pieței relevante în ceea ce privește diferitele rute relevante, indiferent dacă este vorba de perechi de aeroporturi sau de perechi de orașe (punctul 6.3.3 din decizia atacată). Diferitele criterii utilizate pentru a caracteriza substituibilitatea serviciilor regulate de transport aerian cu plecarea din diferite aeroporturi sunt expuse în considerentul 99 al deciziei atacate. Este vorba de distanța și timpul petrecut pe traseu potrivit criteriului de referință al celor 100 km sau al orei cu mașina, din punctul de vedere al concurenților, din punctul de vedere al aeroporturilor respective și din cel al autorităților aviației civile ale statelor membre, de estimarea proporției pasagerilor de vacanță pe o rută, de noțiunea „sistem aeroportuar” în sensul anexei II la Regulamentul nr. 2408/92, de practicile comerciale, de existența sau inexistența unor servicii de transport între aeroporturi și anumite orașe, precum și de rezultatul studiului privind corelarea prețurilor realizat de Comisie pentru 17 perechi de orașe cu plecarea dinspre Dublin.

104 În continuare, Comisia a analizat în mod detaliat care era piața relevantă pe fiecare dintre rutele în cauză (punctul 6.3.4 din decizia atacată). Pentru fiecare caz în care a constatat o substituibilitate, Comisia a aplicat mai multe criterii în considerarea

informațiilor disponibile. Alegerea pasagerilor pentru unul sau altul dintre serviciile aeriene ar rezulta din combinarea acestor factori.

105 În schimb, Comisia a ajuns de mai multe ori la concluzia că zborurile spre aeroporturi diferite situate în apropierea unui oraș nu țineau de aceeași piață. În considerentele 178-183 ale deciziei atacate, Comisia a apreciat în special, în esență, că aeroporturile din Rennes și din Nantes Atlantique nu erau substituibile pentru motivele următoare: criteriul celor 100 km sau al orei cu mașina nu ar fi fost cu puțin îndeplinit, Ryanair nu ar fi comercializat serviciul său spre Nantes făcând referire la Rennes și invers, nicio diferență semnificativă între cele două aeroporturi nu ar stimula pasagerii din Rennes să se deplaseze la Nantes pentru a lua un avion și invers, iar datele disponibile nu ar fi fost suficiente pentru a permite Comisiei să realizeze o analiză semnificativă privind corelarea prețurilor. Simplul fapt că Aer Lingus consideră aeroporturile din Rennes și din Nantes Atlantique ca substitute nu era, potrivit Comisiei, suficient pentru a se concluziona în sensul substituibilității. În considerentele 197-203 ale deciziei atacate, Comisia a făcut de asemenea distincția între aeroportul din Amsterdam Schiphol și cel din Eindhoven, și aceasta pentru aceleași motive ca cele expuse cu privire la aeroporturile din Nantes Atlantique și din Rennes, precum și pentru faptul că a considerat că exista un grad redus de substituibilitate într-o decizie anterioară (Decizia din 22 septembrie 1997 a Comisiei, cazul COMP/M.967 – KLM/Air UK, punctul 24).

106 Pe de altă parte, trebuie arătat că punctul de vedere al aeroporturilor este expus în decizia atacată în numeroase rânduri (a se vedea, de exemplu, considerentele 132, 145 și 151 ale deciziei atacate), la fel ca și punctul de vedere al UK Civil Aviation Authority (a se vedea, de exemplu, considerentele 128 și 138 ale deciziei atacate). În ceea ce privește referirea la distincția dintre pasageri sensibili la factorul timp și pasageri care nu sunt sensibili la acest factor făcută de UK Civil Aviation Authority, Comisia a expus în decizia atacată mai multe motive care permit explicarea modului în care această distincție putea fi considerată irelevantă în prezenta cauză (considerentele 85 și 316-319 ale deciziei atacate).

107 În particular, Comisia a arătat, într-un mod convingător, că această distincție, în trecut netă, între o categorie de pasageri și cealaltă, avea tendința să se estompeze. Această tendință fusese deja evocată de Comisie în cadrul unor cazuri precedente (cazurile COMP/M.3280 – Air France/KLM și COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, evocate la nota de subsol nr. 329 din decizia atacată) și a fost confirmată în răspunsurile, necontestate de reclamanta din prezenta cauză, la chestionarele adresate concurenților la 6 noiembrie 2006 (răspunsuri evocate la nota de subsol nr. 328 din decizia atacată). Răspunsurile clienților corporate cu ocazia anchetei Comisiei indică de asemenea că criteriul celui mai bun tarif este destul de important. În ordinea importanței exprimată de această clientelă, criteriul celui mai bun tarif apare înaintea criteriului aeroportului de destinație și după cel al celui mai bun orar, care a devenit relativ ținând seama de frecvențele ridicate afișate adesea de transportatorii cu prestații minimale (considerentul 316 al deciziei atacate).

108 Pe de altă parte, în ceea ce privește opiniile aeroporturilor din Birmingham (considerentul 138 al deciziei atacate) și din Viena (considerentul 223 al deciziei atacate), reclamanta nu arată în ce mod ar fi fost denaturate aceste opinii. Reclamanta a renunțat, de altfel, în mod expres în timpul ședinței la expunerea acestui argument. Aceste opinii, care nu ajung la concluzia substituibilității, sunt în mod fidel reluate în decizia atacată, iar Comisia dispunea, de altfel, de alte elemente susceptibile să susțină concluzia la care a ajuns în decizia atacată. Tehnica fascicului de indicii utilizată de Comisie pentru a aprecia o operațiune de concentrare poate să presupună în mod natural elemente pozitive, precum și elemente negative. Concluzia la care a ajuns Comisia la capătul analizei diferitelor indicii luate în considerare nu poate fi totuși repusă în discuție din cauza simplului fapt că din anchetă reiese un element negativ. Acest element este corespunzător menționat și a fost luat în considerare de Comisie, fără a fi denaturat, spre deosebire de ceea ce afirmă fără a demonstra reclamanta.

- 109 În plus, spre deosebire de ceea ce afirmă reclamanta, reiese din răspunsul British Airways la chestionarul adresat de Comisie că, în ceea ce privește aeroporturile londoneze, „suprapunerile [erau] foarte importante între zonele de recepție” și că „toate aeroporturile londoneze [puteau] concura, ceea ce și fac de altfel, atât pentru traficul de lungă distanță, cât și pentru traficul pe distanță scurtă”. Din aceasta reiese de asemenea că, în ceea ce privește alte aeroporturi a căror listă figura în întrebarea nr. 22 din chestionarul amintit, această companie aeriană consideră că, „în general, [...] toate aeroporturile enumerate se află în concurență pentru toate tipurile de pasageri”. În ceea ce privește susținerea potrivit căreia răspunsurile concurenților nu ar demonstra că toate aeroporturile principale și secundare erau substituibile, în ceea ce privește în particular Londra, răspunsurile concurenților Ryanair de pe această rută atestă contrariul.
- 110 În ceea ce privește critica reclamantei referitoare la utilizarea unei „reguli aproximative” în scopul definirii zonelor de recepție a aeroporturilor în vederea determinării piețelor relevante, trebuie arătat că acest caracter aproximativ este recunoscut de Comisie în decizia atacată (considerentul 83 al deciziei atacate: „Trebuie totuși observat că Comisia utilizează «regula» celor 100 km sau a unei ore cu mașina doar ca primă «variabilă reprezentativă» pentru a defini o zonă de recepție. Din cauza specificităților fiecărui aeroport considerat și a altor elemente de probă, zona de recepție poate fi în realitate mai întinsă și va face, în consecință, obiectul unui examen detaliat, de la caz la caz, în analiza diferitelor perechi de aeroporturi”).
- 111 Ca răspuns la criticile prezentate sub acest aspect de Ryanair în ceea ce privește comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a indicat în decizia atacată că criteriul celor 100 km sau al unei ore cu mașina era un indicator întemeiat pe ceea ce aeroporturile considerau ca fiind o zonă de recepție rezonabilă (considerentul 85 al deciziei atacate). Reiese astfel din răspunsurile la chestionarul adresat aeroporturilor că acestea prezintă companiilor aeriene o zonă de recepție de cel puțin 100 km sau o oră cu mașina (considerentul 82 al deciziei atacate). Pe de altă parte, după cum arată Comisia ca răspuns la argumentele prezentate de reclamantă în înscrisurile sale, împrajurarea că

durata zborului pe rutele dintre Irlanda și Regatul Unit este relativ scurtă nu modifică cu nimic această apreciere. În numeroase cazuri, există într-adevăr linii de autobuz speciale care leagă aeroportul secundar și centrul orașului, cu orare adaptate zborurilor. Abordarea Comisiei concordă cu răspunsul UK Civil Aviation Authority.

112 În considerarea acestor date și a acestor explicații, nu se poate, așadar, reproșa Comisiei că a utilizat criteriul celor 100 km sau al unei ore cu mașina în cadrul definiției zonei de recepție a aeroporturilor.

113 În ceea ce privește reproșul făcut Comisiei că ar fi ținut cont, în considerentul 92 al deciziei atacate, de practicile comerciale ale Ryanair care constau în prezentarea zborurilor sale ca substitute ale unor zboruri spre aeroporturi principale, trebuie subliniat că aceste practici nu constituie decât unul dintre numeroasele elemente care au fost luate în considerare. Aceste practici prezintă într-adevăr interesul de a facilita identificarea destinațiilor zborurilor de către clienții susceptibili de a fi vizați de oferta Ryanair. Acest interes nu poate fi repus în discuție de simplul fapt că Ryanair afirmă, fără a demonstra, că denumirile sub care își comercializează serviciile către anumite aeroporturi nu constituie o bază suficient de sigură și de solidă pentru definiția piețelor. Această afirmație nu poate fi astfel suficientă pentru a nega orice relevanță acestui element în cadrul fasciculului de indicii utilizat de Comisie. În ceea ce privește exemplul privind Viena și Bratislava invocat de reclamantă, Comisia și-a fundamentat aprecierea pe alte elemente decât simpla practică comercială a Ryanair. Comisia a examinat de asemenea pragul indicativ de 100 km sau o oră cu mașina, punctul de vedere al autorităților naționale și pe cel al concurenților, precum și rezultatele anchetei

în rândul clienței (punctul 6.3.4.15 din decizia atacată). În același mod, Comisia s-a întemeiat, în analiza sa rută cu rută (punctul 6.3.4 din decizia atacată), pe criteriul celor 100 km sau o oră cu mașina, pe punctul de vedere al autorităților naționale și pe cel al concurenților, precum și pe rezultatele anchetei în rândul clienței. Aprecierile Comisiei sub acest aspect se întemeiază întotdeauna pe utilizarea unui fascicul de indicii ale cărui diferite elemente luate în considerare sunt expuse și analizate.

114 În ceea ce privește critica referitoare la trimiterea făcută, în considerentul 99 al deciziei atacate, la noțiunea „sistem aeroportuar”, utilizată în Regulamentul nr. 2408/92 pentru a întemeia constatarea substituibilității între anumite aeroporturi, reiese din considerentul amintit că apartenența aeroporturilor în cauză la un „sistem aeroportuar” în sensul Regulamentului nr. 2408/92 vine „să susțină ca probă suplimentară concluzia potrivit căreia aeroporturile indicate în temeiul acestui regulament aparțin aceleiași conurbații și pot fi considerate ca substituibile pe partea de cerere”. În Regulamentul nr. 2408/92, în vigoare la momentul la care a fost adoptată decizia atacată, sistemul aeroportuar este definit ca făcând trimitere la „două sau mai multe aeroporturi grupate pentru a deservi același oraș sau conurbație, după cum se indică în anexa II”. Împrejurarea că două sau mai multe aeroporturi sunt menționate în anexa II în calitate de sistem aeroportuar poate fi, așadar, luată în considerare pentru a determina dacă trebuie să se considere că aceste aeroporturi deservesc aceeași destinație, ceea ce constituie un factor care indică faptul că aceste aeroporturi sunt substituibile pentru pasagerii care doresc să meargă la destinația în cauză. Această apreciere nu poate fi repusă în discuție de faptul că Comisia a luat inițiativa de a clarifica și de a simplifica normele referitoare la repartizarea traficului între aeroporturile care deservesc același oraș sau conurbație, propunerea sa în acest sens fiind de atunci adoptată de Parlamentul European și de Consiliul Uniunii Europene. Astfel, în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) (JO L 293, p. 3), care, ulterior adoptării deciziei atacate, a abrogat Regulamentul nr. 2408/92, se face în continuare referire la principiul repartizării traficului între aeroporturile care deservesc același oraș sau conurbație, chiar dacă nu se mai utilizează expresia „sistem aeroportuar”.

115 În ceea ce privește critica analizei privind corelarea prețurilor efectuată în cadrul procedurii administrative, trebuie arătat că Comisia recunoaște că corelarea prețurilor nu dovedește că două aeroporturi țin de aceeași piață. Totuși, Comisia arată în mod întemeiat că un asemenea element asociat altora constituie un factor pertinent pentru analiză. Reiese din decizia atacată că analiza efectuată de Comisie este calificată drept „analiză empirică” (considerentul 121 al deciziei atacate). Nota de subsol inserată sub considerentul 121 indică de asemenea cele ce urmează:

„Este important să se observe, în considerarea tuturor perechilor de orașe analizate, că Comisia a ținut cont de probele economice în materie de corelare a prețurilor cu titlu de elemente suplimentare care se coroborează cu punctul său de vedere. [...] Pentru aceasta, fluctuațiile prețurilor pot fi influențate de alți factori susceptibili să genereze o slabă corelare între prețuri.”

116 Tocmai în acest context aprecierile prezentate în decizia atacată pe baza rezultatelor „analizei empirice” a corelării prețurilor trebuie luate în considerare. Nu se poate, așadar, reproșa Comisiei că a expus motivele pentru care analiza corelării prețurilor putea da rezultate limitate subliniind totodată că aceste rezultate, oricât de limitate, puteau totuși să fie luate în considerare sub anumite condiții.

117 În aceste condiții, reclamanta nu demonstrează în ce mod Comisia ar fi excedat limitelor puterii sale de apreciere a situațiilor de ordin economic (a se vedea punctele 31 și 32 de mai sus). Criticile aduse sub acest aspect de reclamantă rămân generale și nu țin cont de modul în care Comisia a utilizat rezultatele analizei privind corelarea prețurilor.

118 În ceea ce privește critica rezultatelor anchetei efectuate în rândul pasagerilor, trebuie arătat că acest aspect face de asemenea obiectul unei alte expuneri din partea reclamantei și va fi examinat în acest cadru (a se vedea punctul 202 și următoarele de mai jos). În orice caz, reiese din considerentul 94 al deciziei atacate că Comisia era pe deplin conștientă de limitele anchetei efectuate în rândul clienților aeroportului din Dublin, o asemenea anchetă fiind efectuată în principal în scopul de a verifica afirmația Ryanair potrivit căreia, din punctul de vedere al clientului, aceasta din urmă și Aer Lingus nu erau în concurență. Grupul de rute includea toate aeroporturile londoneze și un număr limitat de rute pentru care părțile la concentrare propuneau zboruri către diferite aeroporturi apropiate de același oraș. Comisia a apreciat că, atunci când pasagerii considerau o companie aeriană care asigură o rută către un aeroport diferit drept o soluție de schimb, se putea deduce din aceasta că serviciile de transport aerian de pasageri respective erau susceptibile să exercite o presiune concurențială între ele. În această privință, Comisia a arătat că „aceste probe [erau] de natură indirectă dat fiind faptul că nu s-[a solicitat] persoanelor care au răspuns la chestionar [...] să indice în mod explicit dacă aveau în vedere posibilitatea de a lua un avion către un aeroport diferit”. În considerentul 122 al deciziei atacate, s-a făcut de asemenea referire la această anchetă în calitate de „probă indirectă”. La nota de subsol nr. 91 din decizia atacată, Comisia a arătat de asemenea că ancheta în rândul clienților nu privea decât un subansamblu de rute pe care părțile la concentrare deserveau aeroporturi diferite și că, pe cale de consecință, această anchetă nu avea „valoare informativă” decât pentru aceste rute. Tocmai în acest context trebuie luate în considerare aprecierile prezentate în decizia atacată pe baza rezultatelor anchetei în rândul clienților. Nu se poate, așadar, reproșa Comisiei că a expus motivele pentru care ancheta în rândul clienților prezenta anumite limite, indicând totodată că rezultatele sale ofereau de asemenea o anumită valoare pentru rutele relevante.

119 În aceste condiții, reclamanta nu demonstrează în ce mod ar fi excedat Comisia limitelor puterii sale de apreciere a situațiilor de ordin economic. Criticile aduse sub acest aspect de reclamantă rămân generale și nu permit să se înțeleagă, în cadrul acestei

expuneri, în ce mod ar fi fost „extrem de defectuoase” conceperea întrebărilor și tehnicile de eșantion utilizate.

3. Cu privire la avantajul concurențial conferit de existența unei baze la aeroportul din Dublin

a) Argumentele părților

¹²⁰ Reclamanta contestă că faptul că Aer Lingus și Ryanair au baze la aeroportul din Dublin permite să se considere că sunt concurenți foarte apropiați. Locul în care avionul își are baza ar fi total indiferent pentru pasageri și ar avea relativ puțină importanță pentru companiile aeriene. O companie aeriană care dispune de o bază la cealaltă extremitate a unei rute ar putea constitui un concurent credibil al Ryanair. Astfel, bmi, care dispune de o bază la aeroportul Heathrow și de un avion staționat peste noapte la cel din Dublin, ar constitui un concurent mai apropiat al Aer Lingus decât este Ryanair pe ruta Dublin-Londra (Heathrow), deoarece Ryanair nu deservește acest aeroport.

¹²¹ Comisia contestă această argumentație arătând că companiile aeriene nu se lansează în mod normal în operarea pe o rută decât dacă aceasta este legată de o bază.

b) Aprecierea Tribunalului

- 122 Comisia a expus în considerentele 380-399 ale deciziei atacate motivele pentru care faptul de a avea o bază importantă la aeroportul din Dublin se corobora cu evaluarea potrivit căreia cele două companii sunt „conurenții cei mai apropiați”. Potrivit deciziei atacate, o asemenea bază (numită și „aeroport de origine”) permite să se realizeze economii de scară și de anvergură și conferă o mai mare suplețe de adaptare la fluctuațiile cererii, aceste avantaje fiind proporționale cu dimensiunea bazei. Comisia a arătat că cea mai mare parte a transportatorilor recurgea la baze (considerentele 393 și 394 ale deciziei atacate) și a înlăturat observațiile expuse de Ryanair în cadrul procedurii administrative potrivit cărora, pe de o parte, concurenții ale căror avioane staționează noaptea pe aeroportul din Dublin ar trebui să fie considerați la fel de apropiați de Ryanair ca și Aer Lingus și, pe de altă parte, ar interesa prea puțin că baza este situată în Irlanda sau în cealaltă extremitate a rutei (punctul 7.3.4 din decizia atacată).
- 123 În această privință, trebuie arătat că argumentele prezentate de Ryanair în cadrul prezentei acțiuni nu fac decât să reia observațiile pe care le-a formulat în cadrul procedurii administrative fără ca prin aceasta să se repună în discuție temeinicia aprecierilor motivate făcute de Comisie în decizia atacată pentru a le înlătura.
- 124 Astfel, reiese din analiza expusă în decizia atacată că rari sunt transportatorii care operează pe rute fără să recurgă la un aeroport de origine, care conferă un avantaj economic. Faptul că atât Ryanair, cât și Aer Lingus dispun de o bază importantă la aeroportul din Dublin era, așadar, de luat în considerare în măsura în care aceasta permite în special acestor companii să beneficieze de avantaje similare (punctele 7.3.4.1. și 7.3.4.2 din decizia atacată). Pentru motivele indicate în decizia atacată, această situație nu este comparabilă cu cea a concurenților ale căror avioane staționează

noaptea pe aeroportul din Dublin, în particular ținând seama de diferențele semnificative în termeni de avantaje de scară și de anvergură oferite de o bază (punctul 7.3.4.3. din decizia atacată), nici cu cea a concurenților care dispun de o bază în aeroportul de destinație, din cauza particularităților aeroportului din Dublin (punctul 7.3.4.4. din decizia atacată).

125 Cu privire la acest din urmă aspect, argumentația reclamantei nu poate fi suficientă pentru repunerea în discuție a analizei expuse în considerentele 404-407 ale deciziei atacate, la capătul căreia Comisia a considerat că suplețea sporită oferită de baza din Dublin conferea un avantaj specific părților la concentrare. Elementele luate în considerare în această privință sunt următoarele:

- pe 12 rute pe care serviciile părților la concentrare se suprapun fără să ajungă la un monopol, concurenții care rămân nu își asigură în mod necesar ruta de la o bază (considerentul 405 al deciziei atacate), ceea ce permite să se considere că acești concurenți exercită asupra Ryanair o presiune concurențială mai redusă decât cea care este exercitată de Aer Lingus;

- anumite economii sunt mai semnificative la aeroportul din Dublin decât în altă parte din cauza asimetriei originii traficului pe numeroase rute pe care serviciile se suprapun (pe cel puțin 15 dintre 35 de rute, majoritatea clienților provenind din Irlanda) (considerentul 406 al deciziei atacate), ceea ce permite explicarea

modului în care o bază la aeroportul din Dublin antrenează un avantaj mai important decât o bază situată la cealaltă extremitate a rutei;

- transportatorii care dispun de o bază la aeroportul de destinație nu asigură în mod normal decât o singură rută spre Dublin, ceea ce reduce gradul de angajament față de rute dinspre sau spre Dublin (considerentul 407 al deciziei atacate). Or, pentru a fi cel mai rentabil posibil și pentru a asigura un maxim de rotații în timpul zilei, aeronava, întreținerea și echipajele trebuie să se afle la aeroportul din Dublin, de unde pleacă majoritatea clienților, mai curând decât la cealaltă extremitate a rutei;

- transportatorii care dispun de o bază la aeroportul de destinație au înregistrat rezultate mediocre cu o cotă de piață scăzută. Pe cel puțin 9 dintre cele 35 de rute pe care serviciile se suprapun, un transportator concurent s-a retras de pe rută, incapabil să rivalizeze cu Aer Lingus și Ryanair (considerentul 408 al deciziei atacate). Examinarea trecutului permite evaluarea a ceea ce s-ar putea petrece în viitor.

¹²⁶ Niciun argument invocat de reclamantă, în critica adusă deciziei atacate sub acest aspect, nu permite repunerea în discuție a concluziei menționate anterior și a elementelor invocate în susținerea acesteia. Nu s-a demonstrat că Comisia s-ar fi înșelat când a apreciat avantajul concurențial pe care îl conferă baza de la Dublin părților la concentrare.

127 În consecință, motivul pentru care a avea o bază importantă la aeroportul din Dublin constituie un avantaj apreciabil în privința rutelor spre și dinspre Dublin și a clienților majoritar irlandezi care călătoresc pe aceste rute a fost expus de Comisie în decizia atacată corespunzător cerințelor legale.

4. Cu privire la „elementele de probă netehnice”

a) Argumentele părților

128 Reclamanta recunoaște că, pentru o categorie restrânsă de pasageri, ea concurează Aer Lingus, în aceeași măsură în care concurează transportatorii în rețea precum Air France, Lufthansa și British Airways. „Elementele de probă netehnice” prezentate de Comisie în memoriul în apărare nu ar fi, așadar, decât reflexul acestei concurențe. Astfel, sistemele de gestionare a randamentului și supravegherea tarifelor ar corespunde practicilor obișnuite ale sectorului, astfel încât aceasta nu ar dovedi că Ryanair și Aer Lingus exercită „constrângeri concurențiale semnificative reciproce”. Supravegherea ar viza toate tarifele, iar nu doar pe cele ale Aer Lingus. Aceasta ar permite Ryanair să reacționeze în „rarele cazuri în care Aer Lingus sau alte companii aeriene propun tarife promoționale mai puțin ridicate”. În plus, dacă similitudinea sistemelor de gestionare a randamentului ar trebui să însemne că există o concurență intensă între Ryanair și Aer Lingus, aceasta s-ar fi coroborat cu rezultatele econometrice ale Comisiei, ceea ce nu s-ar fi întâmplat. Pe de altă parte, deși reclamanta nu contestă că și-ar ajusta ocazional tarifele ca reacție la o promoție specifică sau că ar lansa ocazional campanii de publicitate comparativă, ea arată că aceste activități promoționale privesc atât Aer

Lingus, cât și pe alți transportatori naționali. Acest exemplu nu ar intra totuși în categoria „elementelor de probă exacte, fiabile și coerente” pe care Comisia ar fi ținută să le prezinte. Deși Aer Lingus exercită o oarecare presiune concurențială asupra Ryanair, elementele de probă ar trebui să arate că Ryanair propune în mod sistematic tarife mai scăzute atunci când Aer Lingus deservește o rută. Or, o asemenea ipoteză ar fi contrazisă de elementele de probă econometrice prezentate de Ryanair. În sfârșit, Comisia nu ar putea să se întemeieze pe documentele interne ale Ryanair, care nu ar avea decât un „character anecdotic”. Extrasele invocate de Comisie nu ar dovedi că Ryanair și Aer Lingus exercită „constrângeri concurențiale semnificative reciproce”. În anumite cazuri, discuțiile la care fac referire extrasele nu ar privi exclusiv compania Aer Lingus, ci situația generală a unei rute date. Comisia nu ar putea, așadar, să se preva-leze de aceste documente pentru a lăsa să se înțeleagă că cele două companii aeriene întrețin o relație de concurență strânsă și a considera că transportatorii naționali care sunt citați în aceste documente nu fac concurență companiei Ryanair.

- ¹²⁹ Comisia arată că faptul că Ryanair și Aer Lingus sunt singurele întreprinderi prezente pe 22 de rute pe care serviciile lor se suprapun și că dețin împreună cote de piață foarte importante pe alte 13 rute are drept consecință logică faptul că aceste două întreprinderi exercită constrângeri concurențiale una asupra celeilalte. Această împrejurare ar fi demonstrată de faptul că Ryanair și Aer Lingus ar aplica sisteme de gestionare a randamentului similare, de faptul că ar supraveghea cu regularitate comportamentul concurențial al principalilor lor concurenți și că ar adapta propriile tarife în consecință, precum și de faptul că ar face cu regularitate să apară anunțuri publicitare în care cele două își compară serviciile și tarifele. În plus, documentele interne ale Ryanair ar conține probe evidente ale existenței unei concurențe cu Aer Lingus. Afirmarea Ryanair potrivit căreia, din cauza modelului său cu costuri scăzute, concurenții săi nu ar avea o incidență tangibilă asupra comportamentului său concurențial ar fi astfel nefondată.

b) Aprecierea Tribunalului

130 Pentru a fundamenta concluzia potrivit căreia Ryanair și Aer Lingus sunt în concurență pe anumite rute pe care serviciile lor se suprapun (punctul 7.4 din decizia atacată), Comisia amintește existența mai multor elemente de probă care sunt expuse în decizia atacată și care nu au fost criticate de reclamantă în cererea introductivă. Aceste elemente poartă asupra:

- utilizării, „precum numeroși alți transportatori”, de sisteme de gestionare a randamentului similare: sistemul de monitorizare a stadiului rezervărilor pentru fiecare zbor și sistemul de gestiune a veniturilor (considerentele 438-443 ale deciziei atacate);
- utilizării aceluiași software de comparare a prețurilor (QL2) care le permite o supraveghere a comportamentului concurențial al concurenților și o adaptare la evoluția ofertei (considerentele 444 și 445 ale deciziei atacate);
- supravegherii reciproce exercitate de Ryanair și de Aer Lingus în ceea ce privește promoțiile și campaniile publicitare ale celeilalte și reacțiile reciproce față de promoțiile fiecăreia (considerentele 448 și 449 ale deciziei atacate);
- referirilor făcute la Aer Lingus în cadrul consiliilor de administrație ale Ryanair în ceea ce privește evoluția cotelor de piață și a raportului de concurență (nota de subsol nr. 471 inserată sub considerentul 446 al deciziei atacate și nota de subsol nr. 474 inserată sub considerentul 448 al deciziei menționate).

- 131 Pe baza acestor elemente de probă, Comisia a efectuat constatarea următoare: tarifele Aer Lingus și ale Ryanair sunt direct influențate de tarifele principalului lor concurent, Aer Lingus și Ryanair ținând seama fiecare de prețurile celeilalte atunci când își fixează tarifele pe o rută (punctele 7.4.1 și 7.4.1.2 din decizia atacată), părțile la concentrare reacționând fiecare la promoțiile și la campaniile publicitare ale celeilalte (punctul 7.4.2 din decizia atacată).
- 132 Reclamanta nu contestă realitatea „elementelor de probă netehnice” citate de Comisie în decizia atacată. Ea susține totuși, în esență, că aceste elemente de probă nu au o forță probantă suficientă pentru a fi luate în considerare și că trebuie în orice ipoteză să se tragă concluzii pornind doar de la „elemente de probă tehnice”, care rezultă din diferitele analize economice efectuate în cadrul procedurii administrative. Reclamanta arată de asemenea că, în orice caz, „elementele de probă netehnice” nu permit stabilirea existenței unei „constrângerii concurențiale semnificative reciproce” între părțile la concentrare.
- 133 În această privință, trebuie să se considere mai întâi că Comisia putea să se prevaleze de existența unor sisteme de gestionare a randamentului similare, de supravegherea comportamentului concurențial al concurenților, de reacțiile uneia dintre părțile la concentrare față de promoțiile efectuate de cealaltă sau de monitorizarea comportamentului concurențial al Aer Lingus despre care stau mărturie documentele interne ale Ryanair. Aceste elemente puteau fi luate perfect în considerare de Comisie în cadrul fasciculului de indicii pe care le-a utilizat pentru a evalua situația de concurență.
- 134 Faptul că unele dintre aceste „elemente de probă netehnice” privesc atât relația de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus, cât și pe cea care există între Ryanair și toți ceilalți transportatori aerieni este fără incidență, în măsura în care tocmai relația de

concurență dintre Ryanair și Aer Lingus, părți la concentrare, pe rutele pe care sunt ambele prezente, este examinată de Comisie în acest stadiu al analizei.

- 135 În plus, Comisia nu s-a întemeiat pe elementele de probă citate anterior pentru a stabili existența unor „constrângeri concurențiale semnificative reciproce”, ci pentru a stabili că părțile la concentrare își fac în prezent concurență (titlul punctului 7.4 al deciziei atacate; a se vedea de asemenea punctul 131 de mai sus). Nu este, așadar, necesar a căuta să se verifice dacă aceste elemente de probă pot fi criticate întrucât nu ar permite susținerea unei concluzii care nu este trasă în decizia atacată.
- 136 Pe de altă parte, susținerea reclamantei potrivit căreia „elementele de probă netehnice” nu pot fi luate în considerare dacă nu sunt susținute prin „elemente de probă tehnice” nu poate fi reținută. Astfel, nu este necesară stabilirea unei asemenea ierarhii. Revine Comisiei sarcina de a evalua în mod global rezultatul fasciculului de indicii utilizat pentru a evalua situația de concurență. Este posibil, în această privință, ca anumitor elemente să li se acorde prioritate, iar altele să fie înlăturate. Această examinare și motivarea pe care o presupune fac obiectul controlului de legalitate exercitat de Tribunal asupra deciziilor Comisiei în materie de concentrări. Așadar, tocmai în acest context trebuie examinate argumentele reclamantei privind concluziile care ar fi trebuit trase de Comisie în temeiul diferitelor analize econometrice efectuate în cadrul procedurii administrative și incidența pe care ar fi trebuit să o aibă aceste concluzii asupra evaluării situației de concurență (a se vedea punctul 181 de mai jos).
- 137 În consecință, ținând seama în special de faptul că observațiile reclamantei rămân generale, întrucât aceasta din urmă se limitează să indice faptul că elementele de probă pe care s-a întemeiat Comisia sunt valabile în egală măsură atât pentru Aer Lingus, cât și pentru toți ceilalți concurenți, fără să țină cont de constatările făcute de Comisie potrivit cărora, pentru rutele examinate în cadrul evaluării efectelor operațiunii

asupra concurenței, Aer Lingus este cel mai apropiat concurent de Ryanair, trebuie să se considere că reclamanta nu reușește să repună în discuție temeinicia constatărilor făcute de Comisie în decizia atacată.

- ¹³⁸ Aceste elemente de probă și în special extrasele din discuțiile referitoare la Aer Lingus purtate în cadrul consiliilor de administrație ale Ryanair care apar în dosar sunt în mod particular importante, întrucât vin să susțină constatările efectuate în stadiul analizei cotelor de piață și a gradului de concentrare și întrucât precedă analiza datelor econometrice. Aceste elemente de probă sunt luate în considerare în cadrul fasciculului de indicii utilizat de Comisie pentru a examina efectele operațiunii asupra concurenței.

5. Cu privire la analiza econometrică a Comisiei

a) Argumentele părților

- ¹³⁹ Reclamanta subliniază că analiza econometrică permite „evitarea unor dezbateri speculative” asupra importanței diferențelor referitoare la nivelul prețurilor, la costurile de operare, la nivelul de prestații și la localizarea bazei în evaluarea concurenței. Numeroase erori ar afecta analiza econometrică efectuată de Comisie potrivit metodei cunoscute sub numele a „efectelor fixe” (sau „pe date de panel”). Comisia nu ar reuși să furnizeze probe ale impactului Aer Lingus asupra prețurilor Ryanair. Acest fapt ar

fi conform cu afirmația Ryanair potrivit căreia politica sa de prețuri este ghidată de „dorința de a extinde modelul său cu preț scăzut” pe noi piețe și pe noi rute și nu este „influențată din punct de vedere material” de activitatea concurenților săi. Comisia ar pretinde că identifică o „relație sistematică” privind cele două serii distincte de modele referitoare la „frecvență” și la „prezența” Ryanair. Ea ar afirma, pe de o parte, că dacă frecvența Ryanair ar crește cu 1 %, prețurile Aer Lingus ar scădea cu 0,025 % (adică în mod extrem de neglijabil) și, pe de altă parte, că prezența Ryanair pe o rută ar împinge Aer Lingus să aplice prețuri în mod nesemnificativ mai scăzute (adică 5-8 %) decât cele pe care le-ar aplica altfel. În pofida acestor cifre care nu indică decât o concurență limitată, Comisia ar fi supraevaluat impactul concurențial real pe care cele două companii aeriene îl au una asupra celeilalte.

140 În primul rând, în ceea ce privește pretinsul efect al „frecvenței” asupra prețurilor, prezentarea efectuată de Comisie ar fi „foarte înșelătoare”. Deși impactul arătat de Comisie poate fi statistic semnificativ, semnificația sa reală în termeni economici ar fi neglijabilă. Omitând să menționeze în decizia atacată una dintre propriile erori săvârșite inițial, Comisia ar susține că dacă Ryanair ar trebui să se retragă complet de pe toate rutele cu suprapunere de activități și să abandoneze toate profiturile sale pe aceste rute, aceasta ar avea ca impact o creștere de 10-12 % a tarifelor Aer Lingus. Acest rezultat ar fi „puțin probabil”, deoarece Ryanair s-ar fi angajat să nu reducă frecvențele sale pe rutele cu suprapunere de activități, și ar avea la bază o „interpretare extrem de înșelătoare”, deoarece modelele utilizate nu ar fi susceptibile să măsoare impacturile unor mutații atât de importante. În plus, regresivitatea frecvenței ar arăta că chiar schimbări importante în frecvența Ryanair nu ar avea decât o incidență minoră asupra prețurilor practicate de Aer Lingus.

141 În al doilea rând, în ceea ce privește regresivitatea „prezenței”, analiza econometrică a Comisiei ar arăta că prețurile practicate de Aer Lingus pe rutele pe care Ryanair este prezentă erau inferioare cu 5-8 % celor pe care le practică pe rutele pe care Ryanair

este absentă. Ryanair ar reprezenta în general jumătate din capacitatea fiecăreia dintre rutele relevante. În consecință, dacă Ryanair ar renunța la un segment foarte important din capacitatea sa, aceasta s-ar resimți doar în mod nesemnificativ asupra prețurilor Aer Lingus. O incidență atât de redusă care rezultă dintr-o prezență atât de importantă nu indică faptul că Ryanair exercită o constrângere concurențială semnificativă asupra Aer Lingus.

142 În al treilea rând, pe plan teoretic, modelele Comisiei ar conduce la un rezultat care ar fi în contradicție directă cu principiile economice. Ar fi astfel eronat să se considere că, întrucât ceilalți factori sunt constanți, o creștere a capacității antrenează o creștere a prețurilor. Potrivit unui principiu economic bine cunoscut, pentru o creștere a vânzărilor s-ar impune, dimpotrivă, o scădere a prețurilor.

143 În al patrulea rând, constatările Comisiei nu ar rezista unor ușoare modificări ale modului în care efectele sezoniere au fost luate în considerare în modelul utilizat. Prețurile aplicate pe o rută ar putea astfel să varieze în mod sistematic în funcție de lună în considerarea ipotezelor care nu ar afecta importanța concurenței asupra prețurilor. Un model empiric destinat să explice prețurile ar trebui să țină cont de efectele sezoniere, chiar dacă nu există un mod „corect” de a o face. Or, în speță, Comisia ar fi presupus că fiecare lună a fiecărui an era diferită, dar că toate rutele erau afectate în mod similar în cursul unei luni date. Astfel, de exemplu, în decembrie, Comisia ar fi presupus că rutele care deserveșc stațiunile de sporturi de iarnă cunosc o creștere a cererii asemănătoare celei a rutelor care deserveșc destinații estivale, ceea ce ar fi vădit incorect. Raportul RBB Economics din septembrie 2007, care prezintă o critică economică a deciziei atacate, depus în anexa la cererea introductivă, ar indica astfel că, dacă efectul sezonier ar fi fost descris în mod rezonabil, dar diferit, concluzia Comisiei potrivit căreia Ryanair exercită o influență sistematică asupra prețurilor Aer Lingus nu ar mai fi valabilă. Efectele sezoniere nu ar fi fost corect descrise.

- 144 În al cincilea rând, reclamanta arată că Comisia a aplicat criteriile incoerente pentru a accepta sau a respinge elemente de fapt. Reclamanta face trimitere în această privință la critica economică a RBB Economics din septembrie 2007. Analiza econometrică efectuată de Comisie nu ar face să rezulte în mod clar că Ryanair și Aer Lingus reacționează fiecare la promoțiile propuse de cealaltă. Prin urmare, ar trebui considerat că aceste reacții la promoții sunt fie prea rare, fie prea limitate pentru a putea fi considerate ca dovedind existența unei concurențe semnificative între părțile la concentrare.
- 145 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- 146 Reclamanta contestă analiza de regresie a prețurilor efectuată de Comisie potrivit metodei cunoscute sub numele de „efectelor fixe”. Potrivit reclamantei, din această analiză nu ar reieși niciun element care să permită să se aprecieze impactul Aer Lingus asupra prețurilor sale, ceea ce ar confirma afirmația sa potrivit căreia nu ar fi influențată de activitatea concurenților săi. Ca urmare a acestui fapt, Comisia ar fi supraevaluat impactul concurențial real pe care companiile aeriene îl au una asupra celeilalte.
- 147 Reclamanta reia, și sub acest aspect, argumentele pe care le-a expus în cadrul procedurii administrative și care au fost examinate și respinse în decizia atacată. Este importantă referirea, în această privință, la conținutul deciziei atacate pentru a înțelege rolul jucat de analiza de regresie a prețurilor în cadrul fazei de anchetă aprofundată.

Acest rol trebuie apreciat în considerarea jurisprudenței referitoare la marja de apreciere a Comisiei în materie economică (a se vedea punctele 29 și 30 de mai sus).

¹⁴⁸ Comisia a expus în considerentele 450-488 ale deciziei atacate rezultatele analizei de regresiiune a prețurilor pe care a realizat-o prin utilizarea tehnicii de regresiiune transversală propuse de Ryanair (punctul 7.4.3.1 din decizia atacată) și pe cele obținute prin utilizarea tehnicii de regresiiune cu efecte fixe pe care a preferat-o (punctul 7.4.3.3 din decizia atacată). Aceste rezultate au condus-o la concluzia că analiza sa confirma o interacțiune concurențială semnificativă între Ryanair și Aer Lingus (titlul punctului 7.4.3 din decizia atacată).

¹⁴⁹ În considerentul 450 al deciziei atacate, Comisia a început prin a sublinia că „apreci[a] că elementele descrise în precedent[ele] [punct]e furniz[au] probe suficiente ale concurenței dintre Aer Lingus și Ryanair”. Analiza de regresiiune a prețurilor a fost efectuată pentru a permite Comisiei să verifice și să aprecieze observațiile econometrice prezentate de Ryanair și Aer Lingus, precum și să evalueze care ar putea fi impactul probabil al fiecăreia dintre părțile la concentrare asupra tarifelor celeilalte.

¹⁵⁰ Potrivit considerentului 452 al deciziei atacate, această analiză de regresiiune a prețurilor avea ca obiectiv a verifica:

— dacă prezența uneia dintre părțile la concentrare pe o rută era asociată unei reduceri semnificative din punct de vedere statistic și economic a tarifelor celeilalte;

- dacă părțile la concentrare exercitau una asupra celeilalte o constrângere concurențială mai puternică decât orice alt concurent existent;

- dacă existența unui concurent actual sau potențial având o prezență semnificativă la aeroportul de destinație pe o rută dinspre Dublin avea un impact semnificativ asupra prețurilor părților la concentrare;

- dacă o prezență mai puternică a uneia dintre părțile la concentrare (în termeni de frecvență a zborurilor) avea un efect pronunțat asupra tarifelor celeilalte.

¹⁵¹ Astfel cum reiese din decizia atacată, tehnica de regresivitate transversală constă în examinarea diferențelor de preț pe un anumit număr de rute relevante la un moment dat (considerentul 453 al deciziei atacate). Ea implică o comparare a prețurilor practicate pe rutele pe care există concurență cu cele practicate pe rutele pe care nu există concurență. Analiza de regresivitate cu efecte fixe constă în examinarea diferențelor de preț pe rutele relevante în cursul unei perioade date, și anume perioada cuprinsă între ianuarie 2002 și decembrie 2006 (considerentul 482 al deciziei atacate). Ea implică o comparare a prețurilor practicate pe o rută dată în perioadele în cursul cărora nu există concurență cu cele practicate în perioadele în cursul cărora se exercită o concurență.

¹⁵² În ceea ce privește analiza de regresivitate cu efecte fixe, Comisia a arătat că o regresivitate fondată pe un eșantion cu efecte fixe proprii unei rute putea atenua distorsiunea cauzată de omiterea unei variabile care afectează regresivitățile transversale. Ea a apreciat că această metodă era „cea mai adecvată pentru a evalua constrângerea concurențială exercitată de Ryanair asupra Aer Lingus” (considerentul 477 al deciziei atacate).

- 153 Argumentele părților referitoare la analiza de regresiune transversală sunt evocate și evaluate în continuare (a se vedea punctul 183 și următoarele de mai jos), doar analiza de regresiune cu efecte fixe fiind evaluată în cadrul prezentelor considerații.
- 154 Pentru a critica analiza de regresiune cu efecte fixe efectuată de Comisie, reclamanta invocă un anumit număr de argumente care trebuie examinate potrivit ordinii logice urmate în decizia atacată, în care Comisia a avut în vedere mai întâi criteriul de prezență (a se vedea considerentul 482 al deciziei atacate) înainte de a examina criteriul frecvenței (a se vedea considerentul 485 al deciziei atacate).
- 155 În ceea ce privește efectul „prezenței” asupra prețurilor, reclamanta susține că analiza efectuată de Comisie a arătat că prețurile practicate de Aer Lingus pe rutele pe care ea este prezentă erau inferioare cu 5-8 % celor pe care Aer Lingus le practică pe rutele pe care Ryanair este absentă. Or, cum Ryanair ar reprezenta în general jumătate din capacitatea fiecăreia dintre rutele relevante, dacă Ryanair ar renunța la un segment foarte important din capacitatea sa, prețurile Aer Lingus s-ar resimți doar în mod nesemnificativ. O incidență atât de redusă care rezultă dintr-o prezență atât de importantă nu ar indica faptul că Ryanair exercită o constrângere concurențială semnificativă asupra Aer Lingus. În plus, Comisia nu ar fi reușit să furnizeze proba impactului Aer Lingus asupra prețurilor Ryanair (a se vedea punctele 139 și 141 de mai sus).
- 156 În primul rând, Comisia a considerat că regresiunea cu efecte fixe nu furniza estimări fiabile asupra unui posibil impact al prezenței Aer Lingus asupra prețurilor Ryanair. Ea a arătat în această privință că exista un număr insuficient de exemple de intrări sau de retrageri ale Aer Lingus pe o rută pe care Ryanair era deja prezentă (considerentul 486 al deciziei atacate). Acest din urmă aspect nu este contestat de reclamantă.

157 Trebuie, aşadar, arătat că Comisia a recunoscut în decizia atacată că nu era în măsură să furnizeze proba econometrică a impactului Aer Lingus asupra preţurilor Ryanair şi că aceasta se explica prin motivul menţionat anterior. Comisia şi-a luat totuşi precauţia de a arăta că „aceasta nu valid[a], nici nu înlătur[a] ipoteza potrivit căreia Aer Lingus exercită o constrângere concurenţială asupra preţurilor Ryanair”. Comisia a susţinut această afirmaţie precizând că „probele prezentate [la punctul 7.4.2. din decizia atacată] dovede[au] în mod clar că Ryanair, la fel ca şi Aer Lingus, controlează în mod permanent propriul grad de ocupare şi preţurile uneia şi ale celeilalte şi îşi ajustează preţurile în consecinţă” (considerentul 486 al deciziei atacate şi nota de subsol nr. 487, în cuprinsul căreia se face referire la punctul 7.4.2 din decizia atacată, care se referă la faptul că fiecare dintre părţile la concentrare reacţionează la promoţiile şi la campaniile publicitare ale celeilalte).

158 Reclamanta se limitează, aşadar, în această privinţă să reia un punct expus în decizia atacată, fără să fie, cu toate acestea, posibil să se deducă din aceasta că nu există constrângere concurenţială între părţile la concentrare. Absenţa unor date suficiente referitoare la intrările sau la retragerile Aer Lingus pe o rută pe care Ryanair este deja prezentă se explică printr-un motiv obiectiv necontestat de reclamantă şi nu este suficient pentru a pretinde că constrângerea concurenţială dintre părţile la concentrare, care rezultă din alte elemente de probă expuse în decizia atacată, ar fi fost supraapreciată de Comisie.

159 În al doilea rând, Comisia a indicat în decizia atacată că, întrucât există numeroase exemple de intrare sau de retragere a Ryanair pe rutele pe care Aer Lingus era deja prezentă, analiza de regresie cu efecte fixe era perfect adecvată pentru a evalua dacă prezenţa Ryanair este „asociată în mod negativ” preţurilor Aer Lingus (considerentul 483 al deciziei atacate). Nici acest aspect nu este contestat de reclamantă.

- 160 Analiza de regresiune cu efecte fixe a permis în special validarea ipotezei conform căreia, „potrivit criteriului, prezența Ryanair este legată de faptul că Aer Lingus practică prețuri inferioare cu 7-8 % atunci când este vorba de perechi de orașe care reflectă definiția pieței reținută de Comisie și cu aproximativ 5 % inferioare atunci când este vorba de perechi de aeroporturi”. Potrivit Comisiei, acest efect este din punct de vedere economic și statistic semnificativ în toate regresiunile verificate (considerentul 485 al deciziei atacate), în timp ce reclamanta arată că aceasta nu ar indica decât o concurență limitată.
- 161 Reclamanta nu critică, așadar, aceste rezultate în sine, ci numai semnificația lor. Or, afirmațiile reclamantei cu privire la acest aspect nu permit să se înțeleagă cum efectul prezenței sale asupra tarifelor Aer Lingus nu ar putea fi considerat ca semnificativ din punct de vedere economic și statistic, astfel cum arată Comisia.
- 162 În această privință, trebuie arătat că o incidență asupra prețurilor de 7-8 % apare de la bun început ca semnificativă. De altfel, există riscul ca acest efect să fie subapreciat, din moment ce este vorba de o medie care nu ia în mod special în considerare rutele pe care concentrarea ar conduce la crearea unui monopol. De asemenea, astfel cum s-a arătat în considerentul 488 al deciziei atacate, comparația efectuată de Comisie nu ia în considerare influența prezenței Ryanair în calitate de concurent potențial pe rutele dinspre Dublin asupra tarifelor Aer Lingus (punctul 7.6 din decizia atacată). Pe aceste rute, este într-adevăr probabil ca Aer Lingus să fixeze prețuri inferioare celor pe care le-ar cere dacă Ryanair nu ar dispune de o bază la aeroportul din Dublin. Reclamanta nu poate, așadar, să se limiteze la contestarea semnificației date efectului constatat pentru motivul că nu ar fi, în opinia sa, suficient de semnificativ pe plan economic.
- 163 Pe de altă parte, este important a nu pierde din vedere rolul dat analizei de regresiune cu efecte fixe în cadrul evaluării situației de concurență. Comisia a indicat astfel în decizia atacată că această analiză confirmă și completa concluziile trase din probele calitative potrivit cărora Ryanair și Aer Lingus sunt concurenți apropiați. Ea a arătat

că aceste rezultate erau de asemenea conforme cu opinia majorității persoanelor întrebată cu ocazia anchetei efectuate în rândul clientelei, din care reiese că părțile la concentrare sunt „conurenții cei mai apropiați” atunci când alte companii sunt active pe rută. Comisia a concluzionat în acest temei că „[r]egresiunile cu efecte fixe constitui[au], în consecință, probe clare și confirmative că prețurile Aer Lingus suportă în prezent constrângerea concurențială a Ryanair” (considerentele 489 și 490 ale deciziei atacate). Tocmai în acest context trebuie să se aprecieze rolul dat analizei de regresivitate cu efecte fixe. Reiese de aici că nu atât intensitatea concurenței care există între Ryanair și Aer Lingus este evidențiată în decizia atacată, cât faptul că aceste două întreprinderi sunt „conurenții cei mai apropiați” și că există o constrângere concurențială exercitată de Ryanair asupra Aer Lingus. Rezultatele obținute de Comisie în considerarea criteriului de prezență permit susținerea acestor două ultime aprecieri.

¹⁶⁴ În consecință, reclamanta nu demonstrează în ce mod Comisia ar fi excedat limitele puterii de apreciere a situațiilor de ordin economic care îi este recunoscută de jurisprudență.

¹⁶⁵ În ceea ce privește efectul „frecvenței” asupra prețurilor, reclamanta arată că prezentarea făcută în decizia atacată este „foarte înșelătoare”, în măsura în care semnificația sa economică ar fi neglijabilă, chiar dacă impactul arătat de Comisie era statistic semnificativ. Comisia ar fi omis de asemenea să menționeze în decizia atacată o eroare săvârșită inițial în cadrul procedurii administrative și ar fi ajuns la un rezultat „puțin probabil”. Pe de altă parte, regresivitatea frecvenței ar arăta că chiar schimbări importante în frecvența Ryanair nu ar avea decât o incidență minoră asupra prețurilor practicate de Aer Lingus (a se vedea punctul 140 de mai sus).

166 Sub acest aspect, trebuie subliniat că Comisia a utilizat în analiza de regresie cu efecte fixe un alt criteriu decât criteriul inițial de prezență, examinat mai sus. Este vorba de criteriul de frecvență, al cărui obiectiv este de a verifica dacă numărul frecvențelor uneia dintre părțile la concentrare pe o rută dată se traduce printr-o scădere a tarifelor practicate de cealaltă (considerentul 482 al deciziei atacate). Comisia a indicat în mod expres în decizia atacată că efectul generat de regresunile fondate pe frecvență ar permite sporirea fiabilității rezultatelor obținute prin aplicarea criteriului de prezență (al patrulea paragraf al considerentului 485 al deciziei atacate). Potrivit Comisiei, efectul asupra prețurilor indicat de criteriul de frecvență furnizează, așadar, un element complementar care permite controlarea „robusteții” celui obținut prin utilizarea criteriului de prezență.

167 În acest context, Comisia a ajuns la concluzia că măsurarea gradului prezenței Ryanair în considerarea frecvenței zborurilor pe rută, utilizată ca variabilă de substituire, permitea să se confirme că Ryanair exercita o constrângere concurențială asupra Aer Lingus. Comisia a arătat de asemenea în decizia atacată că, „[p]otrivit criteriului, efectul, în termeni de preț al concentrării, generat de regresunile fondate pe frecvență se ridică la aproximativ 5-6 % (în medie pe toate rutele) sau 10-12 % (dacă se iau în considerare numai rutele pe care serviciile se suprapun)” (al patrulea paragraf al considerentului 485 al deciziei atacate).

168 Această analiză a Comisiei nu poate fi pusă în discuție de afirmația reclamantei potrivit căreia prezentarea sa este „foarte înșelătoare”, iar rezultatul său „puțin probabil”. Pentru a invoca acest caracter „puțin probabil”, reclamanta arată că s-a angajat să nu reducă frecvențele sale pe rutele cu suprapunere de activități ca urmare a realizării concentrării. Or, acest angajament, valabil pentru viitor, nu repune în discuție rezultatele analizei econometrice realizate de Comisie pornind de la datele care acoperă perioada cuprinsă între ianuarie 2002 și decembrie 2006. În acest stadiu al analizei, Comisia nu a făcut decât să expună diferitele elemente luate în considerare în

fasciculul de indicii utilizat pentru a ajunge la concluzia că părțile își fac în prezent concurență (punctul 7.4 din decizia atacată).

169 Pentru a invoca natura „foarte înșelătoare” a prezentării, reclamanta susține că modelele utilizate nu sunt susceptibile să măsoare impacturile unor schimbări atât de importante. Potrivit reclamantei, Comisia prezintă o „interpretare alternativă și înșelătoare” a regresiei frecvenței încercând să calculeze creșterea de preț așteptată în cazul în care ar dispărea de pe toate rutele deservite de Aer Lingus. Ea se referă în această privință la alineatul 290 al anexei IV la decizia atacată. Cu toate acestea, trebuie să se constate că Comisia a expus în anexa menționată motivele pentru care a utilizat ipoteza criticată de reclamantă. Era vorba în speță de a relua prin analogie metoda utilizată de experții economici implicați în cauza FTC v. Staples/Office Depot din Statele Unite (a se vedea alineatele 288-290 ale anexei IV la decizia atacată și referirile făcute la publicații în nota de subsol nr. 87 din această anexă). Reclamanta nu poate, așadar, să se mulțumească a afirma că această ipoteză constituie o „interpretare alternativă și înșelătoare” a regresiei frecvenței fără a se pronunța cu privire la motivele prezentate de Comisie pentru a utiliza această ipoteză în cadrul prezentei cauze. Trebuie de asemenea să se țină seama de rolul accesoriu dat de Comisie analizei efectului de frecvență asupra prețurilor, care nu este invocat decât pentru a confirma că Ryanair exercită o constrângere concurențială asupra Aer Lingus și pentru a spori fiabilitatea rezultatelor deduse din utilizarea criteriului de prezență (a se vedea punctele 166 și 167 de mai sus). Că rezultă din utilizarea criteriului de prezență sau a celui a criteriului de frecvență, aceste rezultate nu au în orice caz decât un rol limitat în cadrul evaluării situației de concurență (a se vedea punctul 163 de mai sus).

170 În consecință, reclamanta nu demonstrează în ce mod Comisia ar fi excedat limitele puterii de apreciere a situațiilor de ordin economic care îi este recunoscută de jurisprudență.

- 171 În ceea ce privește critica referitoare la eroarea săvârșită inițial de Comisie, trebuie arătat că aceasta reiese din alineatul 64 al anexei IV la comunicarea privind obiecțiunile adresată în cadrul procedurii administrative, în care Comisia a declarat cele ce urmează:

„[...] Această abordare ne permite [...] interpretarea coeficientului variabilei de frecvență ca elasticitate a prețurilor în raport cu numărul de frecvențe lunare pe care un concurent le propune pe ruta în cauză. Astfel, dacă coeficientul este 0,02, de exemplu, aceasta înseamnă că o sporire cu 1 % a frecvențelor lunare ale unui concurent determină o creștere cu 2 % a tarifelor.”

- 172 În cea de a doua frază, Comisia ar fi trebuit să scrie „dacă coeficientul este 2”. Această eroare este totuși lipsită de gravitate. Ea privește un exemplu ipotetic utilizat pentru a ilustra funcționarea unui coeficient în cadrul aplicării criteriului de frecvență. Această eroare nu are legătură cu interpretarea dată de Comisie rezultatelor efective. De altfel, ea nu a fost disimulată, ci a fost în mod expres evocată în decizia atacată (alineatele 285 și 286 ale anexei IV la decizia atacată). În plus, această eroare nu se raportează la criteriul de prezență, care este considerat mai pertinent (a se vedea punctul 166 de mai sus).

- 173 Nu se poate, așadar, reproșa Comisiei că ar fi prezentat o analiză viciată în decizia atacată din cauza unei erori minore, care se aseamănă cu o eroare materială, săvârșită într-un stadiu anterior.

- 174 În ceea ce privește argumentul potrivit căruia modelele Comisiei ar fi în contradicție cu teoria economică, din moment ce ar conduce la rezultatul paradoxal că o creștere a capacității antrenează o creștere a prețurilor (a se vedea punctul 142 de mai sus), trebuie arătat, astfel cum procedează Comisia, că, întrucât capacitatea este determinată

înaintea prețurilor în sectorul transportului aerian de pasageri, criteriile econometrice utilizate restabilesc legătura dintre tarife și cererea prevăzută la momentul la care capacitatea este determinată (iar nu cererea reală). Argumentul reclamantei nu ține, așadar, cont de caracteristicile proprii sectorului în cauză, în care deciziile referitoare la capacitate prezintă anumite particularități.

175 În cadrul argumentului dedus din faptul că constatările Comisiei nu ar rezista unor ușoare modificări ale ipotezelor care susțin modelul, reclamanta arată că Comisia ar fi presupus că fiecare lună a fiecărui an era diferită, dar că toate rutele erau afectate în mod similar în cursul unei luni date. Or, potrivit reclamantei, dacă efectul sezonier era descris în mod rezonabil, dar diferit, concluzia Comisiei potrivit căreia Ryanair exercită o influență sistematică asupra prețurilor Aer Lingus nu ar mai fi valabilă (a se vedea punctul 143 de mai sus).

176 Sub acest aspect, trebuie observat că analiza de regresiune cu efecte fixe efectuată de Comisie constă în căutarea diferențelor pe diversele rute care afectează prețurile și nu variază în timp. Comisia a expus în anexa IV la decizia atacată motivele pentru care considera că rezultatele obținute rezistau la introducerea altor variabile de control referitoare la factori de cerere și ofertă care pot varia în timp și în funcție de rută. Ea a indicat că recurgerea la efecte fixe în timp permitea să se controleze în mod satisfăcător caracterul sezonier și șocurile exogene pentru oricare dintre luni. Aceste rezultate ar rezista chiar la utilizarea unor modele de înlocuire pentru luarea în considerare a caracterului sezonier, propuse de Ryanair în cadrul procedurii administrative (alineatele 255-267 ale anexei IV la decizia atacată).

- 177 Reclamanta se limitează, aşadar, la a susţine că o altă abordare a efectelor sezoniere ar putea modifica rezultatele obţinute. Or, se face referire la această abordare în anexa la decizia atacată, iar reclamanta nu descrie în ce mod remarcile făcute în această privinţă de Comisie ar fi eronate.
- 178 În consecinţă, reclamanta nu demonstrează în ce mod Comisia ar fi excedat limitele puterii de apreciere a situaţiilor de ordin economic care îi este recunoscută de jurisprudenţă.
- 179 Ca răspuns la argumentul dedus din utilizarea unor criterii incoerente pentru a accepta sau a respinge elemente de fapt (a se vedea punctul 144 de mai sus), trebuie observat că Comisia a procedat, în decizia atacată şi în anexa IV la aceasta, la o examinare detaliată a tuturor datelor econometrice prezentate de părţi, precum şi a observaţiilor pe care acestea le-au putut prezenta cu privire la datele sale. Printre altele, Comisia a efectuat alte teste şi extinderi ale regresiunilor de bază care figurează în comunicarea privind obiecţiunile pentru a răspunde acestor observaţii (a se vedea punctul 7.3 din anexa IV la decizia atacată, care este consacrat acestor observaţii).
- 180 În considerarea acestei examinări şi ţinând seama de faptul că, în cadrul remarcilor sale în această privinţă, reclamanta se limitează să reia criticile expuse altundeva asupra diferitelor aspecte ale analizei de regresiune cu efecte fixe efectuate de Comisie, trebuie să se considere că reclamanta nu demonstrează în ce mod Comisia ar fi excedat limitelor puterii de apreciere a situaţiilor de ordin economic care îi este recunoscută de jurisprudenţă.

181 În ceea ce privește susținerea potrivit căreia analiza econometrică efectuată de Comisie nu ar face să reiasă în mod clar faptul că Ryanair și Aer Lingus reacționează fiecare la promoțiile propuse de cealaltă, trebuie subliniat că nu acesta era obiectul acestei analize (a se vedea punctul 150 de mai sus). Comisia nu s-a sprijinit în partea din decizia atacată referitoare la examinarea promoțiilor și a campaniilor publicitare pe analiza de regresie cu efecte fixe, ci pe analiza strategiei publicitare a Aer Lingus și a Ryanair (a se vedea punctul 7.4.2 din decizia atacată, precum și numeroasele referiri făcute în notele de subsol nr. 474-477 la comunicatele de presă, la documentele interne ale Ryanair și la răspunsul Aer Lingus la un chestionar al Comisiei). Concluziile trase de Comisie în această parte nu pot fi, așadar, repuse în discuție, în sine, de rezultatele unei analize econometrice al cărei obiect nu era acela de a examina această problemă.

182 Reiese, așadar, din examinarea conținutului deciziei atacate și din anexa IV la aceasta că niciun argument prezentat de reclamantă nu este susceptibil să repună în discuție temeinicia concluziilor la care a ajuns Comisia, indiferent dacă este vorba de metoda utilizată, de rezultatele obținute sau de modul în care aceste rezultate sunt utilizate în decizia atacată în ceea ce privește evaluarea efectelor concentrării asupra concurenței.

183 În această privință, este important a aminti că, în orice caz, rezultatele analizei de regresie efectuate de Comisie nu au fost utilizate decât pentru a confirma și a completa concluziile trase din probele calitative în conformitate cu care Ryanair și Aer Lingus sunt concurenți apropiați.

6. *Cu privire la analizele econometrice prezentate de Ryanair*

a) Argumentele părților

¹⁸⁴ Reclamanta susține că Comisia a ales să ignore datele econometrice pe care Ryanair le-a prezentat în cadrul procedurii administrative. Aceste date ar fi fost destinate să verifice dacă prezența Aer Lingus pe o rută împiedica Ryanair să aplice prețuri mai ridicate. Ele ar cuprinde date transversale care compară o rută cu o altă rută în ceea ce privește mai mult de 300 de rute de-a lungul Europei, precum și un model de panel. Potrivit reclamantei, aceste două elemente demonstau în mod invariabil că, atunci când fixează prețurile, ea nu se află sub presiunea unei constrângeri concurențiale care rezultă din prezența Aer Lingus pe o rută. Datele furnizate de Ryanair ar presupune mai multe avantaje în raport cu modelul utilizat de Comisie (critica economică a RBB Economics din septembrie 2007).

¹⁸⁵ În primul rând, modelul transversal al Ryanair ar utiliza date privind rutele pe care operează. Aceste date ar fi fost înlăturate de Comisie pentru „motive teoretice”, fondate pe faptul că nu priveau direct Irlanda, de unde plecau rutele afectate de concentrare, și că era posibil ca „diferențe neobservate” între rute să influențeze rezultatele. Aceste două obiecții ar fi vădit nefondate, deoarece Ryanair ar utiliza același model economic în toată Europa, fără a distinge între rutele irlandeze și neirlandeze, iar obiecția referitoare la „diferențele neobservate” ar fi valabilă și pentru modelul Comisiei, întrucât aceasta din urmă a admis ea însăși existența, în ceea ce privește modelul său, a unei „probleme de selecție” și a unei „probleme de natură endogenă” privind frecvența.

186 În al doilea rând, regresivitatea de panel prezentată de Ryanair ar permite controlul fluctuațiilor care afectează în mod semnificativ prețurile practicate pe o rută. Acest element ar face din aceasta o metodă superioară modelelor Comisiei în cadrul cărora, foarte probabil, nu s-ar fi ținut seama în mod adecvat de factorii privind cererea. În principiu, Comisia ar recunoaște avantajele acestei cereri „proxy” la nivelul rutelor, dar ar alege în mod arbitrar să o înlăture pentru motivul că ar fi teoretic posibil ca variabila „să eșueze în anumite” împrejurări. În plus, în ceea ce privește concluzia Ryanair potrivit căreia Aer Lingus nu are niciun efect semnificativ asupra prețurilor sale, Comisia ar susține că „incapacitatea de a dovedi existența unei legături statistice nu înseamnă că această legătură nu există” (considerentul 476 al deciziei atacate). Comisia ar impune, așadar, un criteriu imposibil de îndeplinit.

187 În al treilea rând, Comisia ar califica metoda econometrică a Ryanair ca fiind „neconvențională”, deși ar fi vorba de aceeași metodă ca și cea aplicată de economiști cu privire la lucrările pe care se sprijină analiza sa (alineatele 117 și 288 ale anexei IV la decizia atacată).

188 În consecință, datele Ryanair ar fi fondate pe modele mai solide decât cele ale Comisiei, ar fi reprezentative pentru modelul său economic, ar permite să se țină seama de fluctuațiile cererii și ar fi mai „robuste” în fața modificării ipotezelor de modelizare. Analiza econometrică a Comisiei nu ar contrazice, de altfel, concluzia trasă din aceste date potrivit căreia Aer Lingus nu exercită o constrângere concurențială asupra Ryanair.

189 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- ¹⁹⁰ Reclamanta susține că Comisia nu putea înlătura datele sale econometrice cum a făcut pentru motivele expuse în decizia atacată (punctul 7.4.3.1 din decizia atacată și punctul 5 din anexa IV în ceea ce privește analiza de regresie transversală; punctul 7.4.3.2 din decizia atacată și punctul 6 din anexa IV în ceea ce privește regresionile în două faze).
- ¹⁹¹ Reclamanta reia, și sub acest aspect, argumente pe care le-a expus în cadrul procedurii administrative și care au fost examinate și respinse în decizia atacată. Este important, în această privință, să se facă referire la conținutul deciziei atacate pentru a înțelege rolul jucat de analiza de regresie a prețurilor din faza de anchetă aprofundată. Acest rol trebuie examinat în considerarea jurisprudenței referitoare la marja de apreciere a Comisiei în materie economică (a se vedea punctele 29 și 30 de mai sus).
- ¹⁹² Astfel, trebuie mai întâi arătat că Comisia a examinat în detaliu în decizia atacată cele două studii econometrice comunicate de Ryanair. Astfel, pentru a înlătura analiza de regresie transversală, Comisia a indicat că Ryanair căuta să stabilească dacă propriile tarife erau mai scăzute pe rutele pe care se afla la concurență cu Aer Lingus și că Ryanair pretindea să obțină acest rezultat prin analizarea tarifelor pe 313 rute europene deservite de ea, înainte de a concluziona că nu exista o legătură statistic semnificativă între propriile tarife și prezența Aer Lingus pe o rută dată (considerentele 457-459 ale deciziei atacate). Comisia a refuzat să admită că această constatare constituia proba că Aer Lingus nu exercita o constrângere concurențială asupra Ryanair pentru următoarele motive: în primul rând, rezultatele studiului nu ar fi „robuste”, adică nu ar rezista unei ușoare modificări a ipotezelor de plecare, iar anumite probleme tehnice specifice ar lipsi aceste rezultate de fiabilitate; în al doilea rând, faptul de a compara

rute diferite (metoda transversală) ar fi problematic, întrucât caracteristicile rutelor nu ar fi luate în considerare; în al treilea rând, datele prezentate nu s-ar limita la rutele dinspre și spre Dublin, ci s-ar referi de asemenea la un mare număr de rute europene care nu sunt nici dinspre, nici spre Dublin (considerentele 460-462 ale deciziei atacate și punctul 5.2 din anexa IV).

¹⁹³ Pentru corectarea în măsura posibilului a acestor probleme, Comisia a efectuat propria analiză transversală a rutelor dinspre și spre Dublin. Rezultatele obținute nu ar fi confirmat constatările Ryanair. Ar fi rezultat că tarifele Aer Lingus erau mai scăzute pe rutele pe care Ryanair este prezentă și că Ryanair practica prețuri mai scăzute atunci când este supusă concurenței Aer Lingus. Pentru motive tehnice, Comisia a considerat totuși în decizia atacată că nu putea fi trasă nicio concluzie definitivă nici din analiza transversală a Ryanair, nici din analiza sa (considerentele 463-468 ale deciziei atacate).

¹⁹⁴ Pe de altă parte, trebuie să se constate că, spre deosebire de ceea ce afirmă reclamanta, Comisia nu a respins în mod arbitrar în decizia atacată cele două raporturi ale sale referitoare la regresiiuni în două faze (de asemenea numite „regresiuni de panel”). Aceste rapoarte au fost minuțios examinate și nu au fost reținute cu titlu de dovadă pentru motivele expuse în considerentele 473-475 ale deciziei atacate și la punctul 6 din anexa IV. În particular, Comisia a arătat că metoda aplicată de Ryanair a redus *de facto* abordarea pe eșantion la o simplă analiză transversală. Caracterul eronat al metodei care a condus Comisia la respingerea atât a analizei transversale a Ryanair, cât și a propriei analize, și anume luarea insuficientă în considerare a caracteristicilor rutelor, invalidează și analiza de regresiiune în două faze a Ryanair. Comisia a arătat de asemenea că, alegând o metodă complexă în două faze și un ansamblu de date referitoare la rute dinspre Irlanda, Ryanair a sporit probabilitatea ca regresiiunea sa să nu dea rezultate statistice semnificative.

¹⁹⁵ Reiese, aşadar, din examinarea conţinutului deciziei atacate şi din anexa IV că niciun argument prezentat de reclamantă nu este susceptibil să repună în discuţie temeinicia concluziilor Comisiei, potrivit cărora, pe de o parte, nici analiza transversală a acesteia din urmă, nici cea a Ryanair nu ating standardul de fiabilitate necesar (considerentul 468 al deciziei atacate) şi, pe de altă parte, analiza de regresie în două faze a Ryanair nu are o forţă probantă suficientă pentru a dovedi că Ryanair nu suferă nicio constrângere concurenţială din partea Aer Lingus pe rutele dinspre Irlanda (considerentul 476 al deciziei atacate).

7. Cu privire la constrângerile concurenţiale exercitate de companiile charter

a) Argumentele părţilor

¹⁹⁶ Reclamanta afirmă că companiile charter ar exercita o constrângere concurenţială asupra entităţii rezultate din concentrare „în contextul, de exemplu, al destinaţiilor însorite sau al staţiunilor de schi”. Excluzând, la punctul 6.7 din decizia atacată, companiile charter din piaţa relevantă, Comisia ar săvârşi o eroare. Astfel, cea mai mare parte a locurilor charter ar fi comercializate sub forma unor călătorii organizate propuse de operatorii turistici. Comisia nu ar recunoaşte în decizia atacată nici cea mai mică importanţă acestor locuri pentru motivul că „[p]iaţa vânzărilor de loturi de locuri către operatorii turistici este o piaţă în amonte faţă de cea a vânzărilor de locuri către particulari” (considerentul 299 al deciziei atacate). Cu toate acestea, clienţii care rezervă zboruri charter la operatorii turistici ar putea cu uşurinţă să rezerve zboruri regulate la transportatori precum Ryanair [a se vedea Decizia din 4 mai 2007 a Comisiei (cazul COMP/M.4601 – KarstadtQuelle/MyTravel)]. Comisia ar indica de asemenea în decizia atacată că „[f]aptul că operatorii turistici sunt afectaţi în mod

negativ de transportatorii cu prestații minimale nu înseamnă totuși că acești operatori turistici exercită o constrângere concurențială asupra părților la concentrare” (considerentul 308 al deciziei atacate). Cu toate acestea, efectele negative pe care operatorii turistici le-ar fi resimțit din partea transportatorilor cu preț scăzut ar rezulta fără îndoială din „dezintermediere” (adică consumatorii ar fi ales să rezerve în mod independent vacanțe în străinătate mai curând decât să cumpere o călătorie organizată). Dacă, după cum s-ar părea, operatorii turistici reacționează la pierderea vânzărilor prin scăderea prețurilor pentru a-și umple avioanele charter, consecința ar fi că anumiți consumatori ar părăsi transportatorii regulați cu preț scăzut pentru a reveni la produsele operatorilor turistici. În alți termeni, operatorii turistici ar fi susceptibili să exercite anumite constrângeri asupra transportatorilor regulați atunci când aceștia din urmă transportă consumatori către destinații de vacanță.

- ¹⁹⁷ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- ¹⁹⁸ Reclamanta arată că companiile charter ar exercita o constrângere concurențială asupra entității rezultate din concentrare „în contextul, de exemplu, al destinațiilor însoțite sau al stațiunilor de schi”. Aceste companii aeriene ar fi trebuit, așadar, să fie luate în considerare în cadrul definiției pieței relevante și al evaluării efectelor asupra concurenței.

199 Aceste critici nu constau totuși decât în a aminti situația de fapt examinată de Comisie la punctul 6.7 din decizia atacată, în cadrul căruia a concluzionat, pe de o parte, că „cea mai mare parte a serviciilor propuse de companiile charter nu aparțin[eau] aceleiași piețe ca serviciile regulate de transport aerian (vânzări de pachete de vacanță, vânzări de locuri operatorilor turistici)” și, pe de altă parte, că „aspectul dacă vânzările de locuri uscate fac parte din aceeași piață relevantă [putea fi lăsat deschis], deoarece evaluarea făcută din perspectiva concurenței ar rămâne neschimbată” (considerentul 311 al deciziei atacate). Această a doua concluzie este întemeiată pe observația, necontestată de reclamanta din prezenta cauză, potrivit căreia companiile charter, propunând foarte puține locuri uscate pe rutele în cauză, nu ar exercita o constrângere concurențială semnificativă asupra ansamblului Ryanair-Aer Lingus (considerentul 306 al deciziei atacate).

200 Motivele expuse în decizia atacată sunt suficiente pentru a fundamenta concluziile care au fost trase de Comisie. În plus, reclamanta nu demonstrează că luarea în considerare a companiilor de charter ar fi avut o incidență cu privire la evaluarea stării de concurență efectuată de Comisie.

201 În consecință, acest argument al reclamantei trebuie înlăturat.

8. *Cu privire la ancheta realizată în rândul pasagerilor*

a) Argumentele părților

202 Reclamanta denunță „ponderea excesivă” acordată anchetei efectuate în rândul pasagerilor care a determinat Comisia să concluzioneze în sensul existenței unei relații de concurență între Aer Lingus și Ryanair care ar fi mult mai strânsă decât în realitate. Această anchetă ar fi fost „insuficientă și defectuoasă” în numeroase privințe, astfel cum ar reieși din raportul York Aviation din septembrie 2007, referitor la anumite aspecte ale deciziei atacate, depus în anexa la cererea introductivă.

203 În primul rând, reclamanta susține că această anchetă a fost atât de rău concepută încât întrebările adresate pasagerilor erau „ambigue și înșelătoare”. Comisia nu ar fi putut ignora în mod rezonabil aceste ambiguități în cazul în care una dintre problemele-cheie de soluționat se referea la aspectul dacă un aeroport secundar dat era un substitut destul de apropiat de un aeroport principal particular. În această privință, Comisia ar fi observat ea însăși că ancheta nu era destinată evaluării substituibilității aeroporturilor.

204 În al doilea rând, reclamanta arată că realizarea anchetei a prezentat mai multe deficiențe. Mai întâi, întinderea anchetei ar fi fost prea limitată pentru a fi reprezentativă pentru populația globală, astfel încât rezultatele sale nu ar fi fiabile. Doar unul dintre cele aproximativ 50 de aeroporturi în cauză (și anume aeroportul din Dublin) ar fi vizat de anchetă (iar nu cele din Cork, din Shannon, din Regatul Unit sau din Europa continentală), ceea ce ar prezenta riscul unei largi subestimări a numărului de pasageri care nu sunt originari din Irlanda și a măsurii în care pasagerii considerau transportatorii neirlandezi drept substitute pe rutele dintre Dublin și Regatul Unit sau Europa continentală. În continuare, deși era posibil, în principiu, să se organizeze ancheta solicitând persoanelor întrebate să completeze ele însele formularul, această metodă s-ar fi vădit inadecvată în speță din cauza formulării ambigue și/sau dirijate a

chestionarului final (a se vedea întrebarea nr. 8 din chestionarul referitor la substituibilitate) și ar fi fost neconformă bunelor practici. De asemenea, din cauza perioadelor în cursul cărora a fost efectuată ancheta, acoperirea zilei și a săptămânii era variabilă, ceea ce ar compromite fiabilitatea rezultatelor [de exemplu, pe ruta Dublin-Londra (Heathrow), pe care o folosesc mulți pasageri de afaceri, ancheta a fost organizată în week-end, perioadă în cursul căreia aceștia este mai puțin probabil să călătorească]. Pe de altă parte, chestionarul nu era distribuit decât în engleză, ceea ce ar însemna că proporția de pasageri neanglofoni care au răspuns la chestionar (de exemplu rezidenții de peste mări și anumiți lucrători migranți cu reședința în Irlanda) era redusă, iar riscul ca chestionarul să fie greșit interpretat era sporit.

205 În al treilea rând, reclamanta arată că analiza ulterioară a rezultatelor anchetei este în egală măsură „vădit defectuoasă”. În particular, un „decident rezonabil” nu ar fi putut să tragă concluziile pe care le-a tras Comisia din aceste rezultate fără a le pondera în prealabil în modalitatea indicată de Ryanair, adică astfel cum este expus în raportul York Aviation din septembrie 2007.

206 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

207 În decizia atacată, Comisia s-a referit la o anchetă efectuată de serviciile sale în rândul pasagerilor, înainte de a concluziona că reieșea din aceasta că pasagerii care luau un

avion dinspre sau spre Dublin considerau Aer Lingus și Ryanair ca fiind „conurenții cei mai apropiați” (punctul 7.3.5 din decizia atacată, în special considerentul 416 și nota de subsol nr. 450, precum și punctul 3 din anexa I și tabelul A.4.5. din anexa II la decizia atacată). Rezultatele sunt avute în vedere în considerarea datelor neponderate (punctul 7.3.5.1 din decizia atacată), a datelor neponderate pe categorie de rută (punctul 7.3.5.2 din decizia atacată) și a datelor ponderate și rămân semnificative (considerentul 428 al deciziei atacate). Aceste rezultate s-ar corobora cu o altă anchetă realizată pentru Aer Lingus (considerentul 430 al deciziei atacate).

208 În ceea ce privește criticile referitoare la modul de concepere a anchetei și la întrebările puse, trebuie subliniat că, în considerentul 419 al deciziei atacate, Comisia a indicat care era principalul obiectiv al anchetei, și anume validarea sau respingerea susținerii Ryanair potrivit căreia aceasta din urmă și Aer Lingus nu erau considerate drept substituite de clientela lor pe rutele dinspre Dublin. Prin urmare, Comisia putea aprecia în mod întemeiat că a întreba direct pasagerii dacă aveau în vedere Aer Lingus sau Ryanair cu ocazia alegerii unui zbor pe o rută particulară dinspre Dublin era cea mai bună modalitate de a evita un răspuns ocolit la întrebarea care vizează verificarea susținerii Ryanair potrivit căreia părțile la concentrare nu exercită o constrângere concurențială una asupra celeilalte. Alegerea unei asemenea întrebări nu poate, prin urmare, să fie criticată de reclamantă.

209 De asemenea, nu se poate pretinde că întinderea anchetei era prea limitată pentru a fi reprezentativă din moment ce Comisia a cules aproximativ 2500 de răspunsuri la un chestionar special conceput pentru caz și în conformitate cu o cerere care fusese prezentată în acest sens de Ryanair. Celelalte critici exprimate de reclamantă în ceea ce privește ancheta, și anume realizarea sa într-un week-end, în engleză, doar la Dublin și prin utilizarea tehnicii autochestionarului, au fost abordate în anexa I la decizia atacată, care detaliază ancheta în rândul pasagerilor (considerentul 415 al deciziei atacate) și în cadrul căreia Comisia a arătat în esență și în mod convingător că aceste particularități puteau să se explice prin lipsa timpului necesar pentru organizarea unei anchete la scară mai mare, pe parcursul unei săptămâni întregi, în mai multe

limbi, în celelalte aeroporturi și fără a recurge la tehnica autochestionarului, care este totuși o practică comună în transportul aerian.

- 210 Trebuie arătat că, răspunzând la critica întemeiată pe absența ponderării rezultatelor anchetei, ca urmare a răspunsului Ryanair la comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a ponderat rezultatele în modalitatea propusă de Ryanair și a constatat că principalele concluzii nu difereau. Această împrejurare a fost expusă în considerentele 426-430 ale deciziei atacate fără ca reclamanta să o conteste în cadrul prezentei acțiuni.
- 211 În consecință, ținând seama în particular de faptul că observațiile reclamantei rămân generale, aceasta din urmă limitându-se să invoce posibilitatea de a realiza o anchetă mai exhaustivă fără să țină cont de contingențele legate de termenele prescrise în materie de control al concentrărilor, trebuie să se considere că reclamanta nu demonstrează la un standard juridic corespunzător că constatările Comisiei citate anterior sunt eronate.

9. Cu privire la ancheta efectuată în rândul întreprinderilor cliente

a) Argumentele părților

- 212 Reclamanta arată că Comisia nu s-a comportat ca un „investigator independent, diligent și obiectiv” atunci când a evaluat rezultatele anchetei efectuate în rândul

întreprinderilor cliente (în ceea ce privește, în particular, răspunsurile la întrebările nr. 15, 19 și 21 din chestionar). Comisia ar fi acționat în mod selectiv și incoerent invocând aceste rezultate în susținerea tezei sale potrivit căreia există încă o „diferențiere în termeni de marcă și de ofertă de servicii între Aer Lingus și Ryanair” (considerentul 366 și nota de subsol nr. 377 din decizia atacată), fără să țină cont de acestea în alte privințe, de exemplu în ceea ce privește substituibilitatea aeroporturilor, pentru motivul că aceste răspunsuri s-ar fi „dovedit puțin interesante în ceea ce privește anumite aspecte ale anchetei” (considerentul 97 al deciziei atacate). Alegând să ignore aceste răspunsuri atunci când a analizat cât de strânsă este relația de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus, Comisia nu ar fi luat în considerare opiniile întreprinderilor care nu considerau Ryanair și Aer Lingus și aeroporturile pe care le deservește acestea drept concurenți apropiați. Potrivit Comisiei, opiniile marilor întreprinderi cliente nu ar fi „în mod necesar reprezentative” pentru cele ale clienților Ryanair și ai Aer Lingus, deoarece acestea se dovedesc, ca regulă generală, mai sensibile la durata călătoriei, iar multe dintre acestea beneficiază de condiții speciale (condiții rezervate întreprinderilor) acordate de transportatorii în rețea, condiții care le-ar face să piardă orice imparțialitate în raport cu acești transportatori (considerentul 414 al deciziei atacate). Aceste considerații nu ar fi demonstrate și ar exclude o categorie foarte importantă de pasageri, în special pentru Aer Lingus, și anume pe cea a pasagerilor sensibili la durata călătoriei. Excluzând aceste date, Comisia ar fi supraevaluat gradul de concurență existent între Ryanair și Aer Lingus, în particular pe rutele pe care pasagerii de afaceri sensibili la durata călătoriei reprezintă un procent important din numărul total de pasageri. De exemplu, între iunie 2005 și iunie 2006, Microsoft ar fi rezervat 3 268 de zboruri Dublin-Londra (Heathrow) la Aer Lingus și numai 34 de zboruri Dublin-Londra (Stansted) la Ryanair.

213 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- ²¹⁴ Reclamanta critică modul în care Comisia a utilizat răspunsurile întreprinderilor cliențe la chestionarul care le-a fost adresat. Deși unele dintre aceste răspunsuri au fost utilizate în decizia atacată, de exemplu pentru a considera că există întotdeauna o anumită diferență între Aer Lingus și Ryanair în termeni de marcă și de ofertă de servicii (considerentul 366 al deciziei atacate), totuși altele nu au fost reluate în măsura în care au fost considerate de Comisie ca având o valoare limitată, în special în ceea ce privește substituibilitatea aeroporturilor (considerentul 97 al deciziei atacate). Comisia a oferit un anumit număr de explicații în această privință în considerentul 414 al deciziei atacate.
- ²¹⁵ Pare perfect plauzibil că răspunsurile pasagerilor sau ale concurenților la anumite întrebări se dovedesc mai mult sau mai puțin pertinente sau convingătoare decât cele pe care le-au dat la alte întrebări. Nu se poate astfel reproșa Comisiei că a acționat în mod incoerent sau nerezonabil doar pentru motivul că dă mai puțină importanță unor răspunsuri pe care le consideră ca mai puțin relevante.
- ²¹⁶ În speță, reclamanta nu poate ignora motivele expuse în decizia atacată în susținerea afirmațiilor făcute de Comisie în cuprinsul acesteia în ceea ce privește rezultatele anchetei efectuate în rândul întreprinderilor cliențe (considerentele 36, 97 și 414 ale deciziei atacate). În această privință, constatarea potrivit căreia opiniile marilor întreprinderi cliențe nu ar fi în mod necesar reprezentative pentru opiniile clienților Ryanair și ai Aer Lingus, deoarece clientela corporate este susceptibilă să fie mai sensibilă la factorul timp și să fi încheiat acorduri cu transportatorii în rețea, nu poate fi calificată drept ipoteză nedemonstrată. Clientela corporate este în general mai sensibilă la factorul timp decât alți pasageri și numeroase întreprinderi au încheiat acorduri cu una sau mai multe companii aeriene.

- 217 Faptul că o întreprindere clientă a rezervat un număr de zboruri mult mai ridicat la Aer Lingus cu destinația Londra-Heathrow decât la Ryanair cu destinația Londra-Stansted nu constituie un indiciu temeinic că cele două servicii nu sunt substituibile, întrucât această întreprindere a încheiat un acord cu Aer Lingus care denotă preferința sa actuală pentru zborurile acestei companii aeriene. De altfel, vânzările realizate în cadrul acordurilor corporative reprezintă mai puțin de 5 % din cifra de afaceri a Aer Lingus (nota de subsol nr. 331 din decizia atacată), astfel încât majoritatea pasagerilor săi nu beneficiază de un asemenea acord. În orice caz, reiese din răspunsurile întreprinderilor cliente că aproximativ 80 % dintre participanții la anchetă au indicat că ei considerau Ryanair și Aer Lingus drept concurenți apropiați pe rutele dinspre și spre Irlanda (răspuns la întrebarea nr. 2 din chestionar).
- 218 Niciunul dintre argumentele prezentate sub acest aspect de reclamantă nu permite, așadar, repunerea în discuție a analizei expuse în decizia atacată. Motivele expuse de Comisie în considerentul 414 al deciziei atacate în susținerea alegerii sale de a nu lua în considerare anumite rezultate ale anchetei efectuate în rândul întreprinderilor cliente sunt fundamentate corespunzător cerințelor legale.

10. *Cu privire la prejudiciul cauzat consumatorilor*

a) Argumentele părților

- 219 Reclamanta susține că Comisia nu a demonstrat în decizia atacată că pretinsa eliminare a unei concurențe efective între Aer Lingus și Ryanair ar prejudicia consumatorii

întrucât ar antrena o majorare a prețurilor și/sau o reducere a numărului de zboruri (considerentul 491 al deciziei atacate). Analiza de regresie efectuată de Comisie ar fi „în mod serios defectuoasă” și nu ar permite tragerea acestei concluzii. În plus, Comisia ar fi ignorat un studiu aprofundat care demonstrează că prețurile nu erau mai ridicate pe rutele exploatare de un singur operator decât pe cele exploatare de mulți transportatori. Comisia nu ar fi dovedit în decizia atacată nici că multiplicarea zborurilor și deschiderea unor noi rute s-ar datora relației de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus (considerentul 493 al deciziei atacate).

220 Pe de altă parte, în ceea ce privește concurența potențială dintre Aer Lingus și Ryanair cu privire la cele 15 rute exploatare în prezent doar de una dintre cele două companii aeriene (considerentele 498-540 ale deciziei atacate), reclamanta susține că Comisia a supraevaluat constrângerea concurențială pe care aceste companii aeriene o exercită una asupra celeilalte și a subevaluat constrângerea concurențială exercitată de terți și capacitatea lor de a intra pe aceste rute. În particular, Comisia ar fi afirmat în mod eronat că Ryanair și Aer Lingus beneficiază pe rutele irlandeze de avantaje specifice care fac „puțin probabilă” intrarea unor companii terțe. Comisia nu ar fi reușit să dovedească, pe baza unor elemente de probă care să aibă forța probantă necesară, că concentrarea ar împiedica concurența efectivă în mod semnificativ prin eliminarea concurenței potențiale pe 15 rute desemnate de aceasta.

221 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- 222 Reclamanta se limitează, în ceea ce privește prejudiciul cauzat consumatorilor, să reia conținutul deciziei atacate, arătând că acesta este insuficient pentru a fundamenta concluziile care au fost trase din acesta de Comisie.
- 223 În decizia atacată, Comisia a expus totuși în detaliu motivele pentru care concentrarea ar suprima concurența actuală dintre Ryanair și Aer Lingus în detrimentul clienților, indiferent dacă este vorba de rutele pe care serviciile celor două părți la concentrare se suprapun (punctul 7.5 din decizia atacată) sau de rutele pe care este prezentă doar una dintre acestea (punctul 7.6 din decizia atacată). O analiză rută cu rută a fost de asemenea efectuată în decizia atacată, iar Comisia a ajuns la aceleași concluzii (punctul 7.9 din decizia atacată).
- 224 În cadrul acestui raționament, Comisia a arătat că obstacolele în calea concurenței și, așadar, prejudiciul pentru consumatori ar rezulta din dispariția relației concurențiale care există între Ryanair și Aer Lingus și din faptul că niciun concurent care ar rămâne sau care potențial ar intra nu ar fi în măsură să concureze în mod eficace entitatea rezultată din concentrare. Dincolo de efectele asupra prețurilor, întrucât entitatea rezultată din concentrare nu s-ar mai confrunta cu presiunile care existau anterior între Ryanair și Aer Lingus, concentrarea ar avea de asemenea repercusiuni asupra calității ofertei și alegerii oferite clienților.
- 225 În ceea ce privește remarcile referitoare la analiza econometrică, indiferent dacă este vorba de studiul Comisiei sau de analizele reclamantei, aceste argumente au fost deja examinate mai sus. Din moment ce reclamanta nu furnizează elemente noi sub acest aspect, trebuie să se facă trimitere la considerațiile expuse anterior în această privință (a se vedea punctele 138-194 de mai sus).

- 226 Niciunul dintre argumentele prezentate de reclamantă nu permite astfel repunerea în discuție a analizei expuse în decizia atacată.
- 227 Reiese din ansamblul a ceea ce precedă că primul motiv trebuie respins în integralitatea sa.
- 228 Incidența acestui răspuns în evaluarea analizei efectelor operațiunii asupra concurenței necesită totuși examinarea celorlalte trei motive care sunt consacrate acestei probleme.

B — Cu privire la al doilea motiv, referitor la evaluarea barierelor la intrare

- 229 După ce a apreciat situația de concurență actuală pe piețele relevante și a expus motivele pentru care concentrarea ar pune capăt concurenței actuale dintre părțile la concentrare în detrimentul clienților, Comisia a examinat în ce măsură intrarea unui nou operator ar fi susceptibilă să exercite o constrângere asupra comportamentului entității rezultate din concentrare (punctul 7.8 din decizia atacată). Comisia a arătat că, pentru ca intrarea să fie apreciată drept o constrângere concurențială suficientă asupra părților la concentrare, ea trebuia să fie considerată probabilă, să intervină în timp util și să fie suficientă pentru a descuraja sau a combate efectele anticoncurențiale potențiale ale concentrării (considerentul 545 al deciziei atacate și nota de subsol nr. 547, în care se face referire la punctul 68 din orientări).

230 Analiza efectuată de Comisie în decizia atacată, care este pertinentă în cadrul aprecierii prezentului motiv, este structurată în jurul etapelor următoare: în primul rând, constatarea că obstacolele normative nu joacă un rol important în calitate de bariere la intrare (punctul 7.8.2 din decizia atacată); în al doilea rând, constatarea existenței unor bariere la intrare asociate „poziției de forță” a Ryanair și a Aer Lingus, care dispun de importante baze în Irlanda (punctul 7.8.3 din decizia atacată); în al treilea rând, costurile și riscurile de intrare ar fi semnificative pe o piață deja deservită de două companii aeriene puternice cu mărci consacrate (punctul 7.8.4 din decizia atacată); în al patrulea rând, riscul de „represalii agresive” din partea ansamblului Ryanair-Aer Lingus ar fi ridicat [în cadrul acestei examinări, Comisia a evocat tentativele de intrare ale easyJet, ale MyTravelLite și ale Go Fly (punctul 7.8.5 din decizia atacată)]; în al cincilea rând, constatarea potrivit căreia concurenții ar considera celelalte piețe mai atractive decât mica piață irlandeză (punctul 7.8.6 din decizia atacată); în al șaselea rând, constatarea potrivit căreia aglomerarea aeroporturilor ar constitui o barieră importantă la intrarea pe piață, indiferent dacă este vorba de aeroportul din Dublin sau de anumite aeroporturi de destinație (punctul 7.8.7 din decizia atacată); în al șaptelea rând, constatarea potrivit căreia poziția solidă a entității rezultate din concentrare pe aeroportul din Dublin ar risca să împiedice dezvoltarea concurenților (punctul 7.8.8 din decizia atacată).

231 În concluzie, cu privire la acest aspect, Comisia a apreciat că operarea de zboruri cu plecare dinspre sau spre Dublin la concurență cu ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar presupune mai multe bariere la intrare importante. Aceste bariere nu ar consta numai în probleme de aglomerare parțială a aeroportului și ar fi în special legate de poziția consacrată a Ryanair și a Aer Lingus în țara lor de origine. Ancheta ar fi arătat că, din cauza acestor bariere, orice nouă intrare ar fi puțin probabilă, chiar improbabilă, pe cvasitotalitatea rutelor pe care serviciile se suprapun. În absența unor potențiali noi veniți pe cea mai mare parte a rutelor pe care serviciile se suprapun și ținând seama de faptul că concurenții au indicat în mod unanim că nici măcar nu iau în considerare posibilitatea de a intra în concurență directă și pe o scară mare cu entitatea rezultată din concentrare (în special prin deschiderea unei baze la Dublin), Comisia a concluzionat că orice nouă intrare ar fi improbabilă, nu ar interveni în timp util și ar fi insuficientă pentru a reprezenta o constrângere concurențială suficientă pentru entitatea

rezultată din concentrare și pentru a elimina efectele anticoncurențiale probabile ale concentrării avute în vedere (considerentul 784 al deciziei atacate).

1. *Cu privire la semnificația care trebuie dată absenței intrării unor noi concurenți pe piețele relevante*

a) Argumentele părților

²³² Cu titlu preliminar, reclamanta recunoaște că, pentru ca o intrare să poată fi considerată drept o constrângere concurențială suficientă, ea trebuie să fie probabilă, să intervină în timp util și să fie suficientă pentru a descuraja sau a combate efectele anticoncurențiale potențiale ale concentrării (considerentul 545 al deciziei atacate). Cu toate acestea, reclamanta arată că Comisia a săvârșit mai multe erori vădite de apreciere când a apreciat dacă aceste condiții erau întrunite în speță, concluzionând că orice nouă intrare ar fi improbabilă, nu ar interveni în timp util și ar fi insuficientă pentru a reprezenta o constrângere concurențială suficientă pentru entitatea rezultată din concentrare și pentru a elimina efectele anticoncurențiale probabile ale concentrării avute în vedere (considerentul 784 al deciziei atacate). Potrivit reclamantei, concentrarea avută în vedere nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă, dat fiind că riscul unei intrări este suficient pentru a contracara orice pierdere de concurență care rezultă din concentrare. Ea subliniază, în această privință, că nu este în dezacord cu Comisia asupra faptului că, în urma concentrării, intrarea ar deveni „puțin probabilă” pe numeroase rute.

233 În realitate, potrivit reclamantei, problema esențială privește semnificația care trebuie dată acestei absențe a intrării. În timp ce Comisia apreciază că aceasta semnifică faptul că există bariere la intrare, reclamanta susține că absența intrării se explică mai curând prin prezența unei companii aeriene eficiente pe rutele respective, ale cărei prestații în rândul clienților ar fi atât de satisfăcătoare încât nu ar mai rămâne loc pentru o intrare rentabilă. Întrucât evaluarea efectelor anticoncurențiale pretinse și cea a barierelor la intrare sunt intim legate, intrarea unui nou operator nu ar fi pertinentă decât dacă ar fi considerată necesară pentru a compensa eliminarea constrângerilor concurențiale pe care se presupune că le provoacă concentrarea. Or, Comisia ar fi supraapreciat în mod considerabil constrângerile concurențiale care, se pretinde, ar trebui să dispară din cauza concentrării și de aceea ar fi supraapreciat în mod considerabil nivelul de intrare necesar pentru a compensa această dispariție. Pe o piață liberalizată, care se caracterizează prin multitudinea concurenților potențiali, simpla amenințare a unei intrări în timp util ar fi suficientă pentru a împiedica entitatea care rezultă din concentrare să profite de dispariția constrângerilor concurențiale pretinse. Comisia greșește, așadar, când insistă asupra necesității unei intrări care ar trebui „să intervină în timp util” și în mod „indubitabil” sau când apreciază că intrarea pe doar câteva dintre cele 50 de rute vizate de operațiune nu ar avea o amploare suficientă pentru a contracara pretinsa incidență anticoncurențială.

234 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

235 A admite argumentația prezentată de reclamantă, cu titlu preliminar, ar impune în realitate revenirea asupra concluziei la care a ajuns Tribunalul la capătul examinării primului motiv.

- 236 Desigur, după cum arată reclamanta, evaluarea efectelor anticoncurențiale pretinse și cea a barierelor la intrare sunt intim legate. În această privință, este important de arătat că reclamanta împărtășește ideea expusă de Comisie potrivit căreia intrarea unui nou operator este pertinentă pe plan teoretic când această intrare permite compensarea eliminării constrângerilor concurențiale pe care se presupune că o provoacă concentrarea. Tocmai din această perspectivă a examinat Comisia, la punctul 7.8 din decizia atacată, problema intrării unor noi concurenți pe piețele relevante.
- 237 Cu toate acestea, la capătul examinării primului motiv, Tribunalul a validat constatările efectuate de Comisie în ceea ce privește, pe de o parte, evaluarea concurenței existente la ora actuală între Ryanair și Aer Lingus și, pe de altă parte, efectele concentrării asupra acestei concurențe.
- 238 În acest context, problema intrării unor noi concurenți pe piețele relevante are ca punct de plecare ipoteza unui nou operator care caută să intre pe o piață pe care ar fi prezentă entitatea rezultată din concentrare, entitate în legătură cu care s-a constatat anterior că elimina concurența actuală dintre părțile la concentrare în detrimentul clienților.
- 239 În consecință, simpla „amenințare” a unei intrări invocată de reclamantă nu este suficientă. Explicația prezentată de reclamantă, potrivit căreia absența intrării se explică prin eficacitatea sa pe rutele respective și satisfacția clienței care ar elimina orice perspectivă de rentabilitate pentru un nou venit, nu constituie nici ea o explicație suficientă. Ceea ce interesează este perspectiva unei intrări care să compenseze efectele anticoncurențiale în mod concret definite în decizia atacată în acest stadiu al evaluării.

2. *Cu privire la intrările și la ieșirile din sectorul transportului aerian*

a) Argumentele părților

²⁴⁰ Reclamanta susține că existența unor bariere la intrare arătată de Comisie este contrazisă de numeroasele intrări și ieșiri care caracterizează sectorul transportului aerian în Europa de la dereglementarea sa (a se vedea raportul York Aviation din 31 iulie 2008 referitor la intrările și la ieșirile din transportul aerian european). Acest sector s-ar caracteriza printr-o concurență dinamică și prin nivelul scăzut de bariere la intrare, după cum ar ilustra „expansiunea fulgurantă” a Ryanair în Europa. În plus, mai multe autorități de concurență ar fi apreciat că cotele de piață nu trebuiau să fie considerate ca demonstrând în mod necesar existența unor bariere la intrare. Aceste autorități ar fi arătat că existaseră numeroase intrări și ieșiri în sectorul transportului aerian, ceea ce crea o amenințare de intrare în absența unor constrângeri legate de aeroporturi sau de sloturile orare [a se vedea, de exemplu, Decizia din 11 februarie 2004 a Comisiei (cazul COMP/M.3280 – Air France/KLM)]. Pe de altă parte, ar fi inexact a afirma că companiile aeriene nu intră pe piețe pe care Ryanair este deja prezentă: din aprilie 2003 până în octombrie 2006 ar fi existat 63 de exemple de asemenea intrări pe perechi de orașe și 9 pe perechi de aeroporturi, printre care intrări în Irlanda (a se vedea raportul RBB Economics din 20 februarie 2007 referitor la barierele la intrare).

²⁴¹ Comisia contestă această argumentație. Cazul Air France/KLM, arată printre altele Comisia, se distinge de prezenta cauză pentru motivele următoare: cesiunea de sloturi propusă de părțile la această operațiune pe ruta Paris-Amsterdam nu ar fi fost decât una dintre numeroasele măsuri corective aplicate, entitatea rezultată din această concentrare s-ar fi confruntat cu concurența liniei feroviare de mare viteză și diverși concurenți și-ar fi manifestat interesul pentru o intrare pe piața relevantă sau au solicitat sloturi pe această rută.

b) Aprecierea Tribunalului

- 242 Reclamanta contestă analiza expusă de Comisie în decizia atacată în ceea ce privește problema intrării pe piețele relevante, arătând că numeroase intrări și ieșiri caracterizează sectorul transportului aerian de la dereglementarea sa.
- 243 Această susținere este prea generală pentru a permite să se înțeleagă în ce mod ar fi eronată analiza Comisiei. Astfel, această analiză nu privește sectorul transportului aerian, ci se concentrează în special asupra celor 35 de rute dinspre Irlanda pe care serviciile părților la operațiune se suprapun. Specificitățile acestor rute și ale companiilor aeriene care sunt prezente pe acestea au fost expuse în decizia atacată, în cuprinsul căreia Comisia a evidențiat avantajul reprezentat de faptul de a avea o bază în Irlanda, notorietatea mărcilor Ryanair și Aer Lingus pe aceste piețe, mai multe tentative de intrare care au eșuat, faptul că concurenții au indicat în mod unanim că nici măcar nu iau în considerare posibilitatea de a intra în concurență directă și pe o scară mare cu entitatea rezultată din concentrare. Evaluarea concurenței și cea a intrărilor s-au întemeiat, așadar, pe o apreciere concentrată asupra piețelor relevante, iar nu asupra sectorului transportului aerian în general.
- 244 Pe de altă parte, trebuie subliniat că datele extrase din raportul RBB Economics invocate de reclamantă nu susțin teza sa (a se vedea raportul RBB Economics din 20 februarie 2007 referitor la barierele la intrare). Reiese din tabelul prezentat în anexa III la acest raport (intitulat „Exemple recente de intrări la concurență cu Ryanair”) că cea mai mare parte a exemplelor citate în ceea ce privește rutele dinspre Irlanda (aeroporturile din Dublin, din Cork sau din Shannon) au fost tentative de intrare care au eșuat, compania aeriană nemaifiind prezentă în aceeași lună a anului următor (pe ruta Cork-Londra: bmibaby; pe ruta Dublin-Londra: CityJet; pe ruta Dublin-Bristol: Air Southwest; pe ruta Dublin-Glasgow: British Airways; pe ruta Shannon-Londra: easyJet), sau intrări ale Aer Lingus (pe rutele Dublin-Bristol și Dublin-Liverpool). Nu ar exista decât trei excepții (ruta Dublin-Londra: Air France, evocată în decizia

atacată, ruta Dublin-Malaga: Spanair și ruta Dublin-Faro: TAP Portugal, fără vreo indicație privind prezența anul următor). Toate celelalte exemple privesc destinații care nu aveau ca punct de plecare sau de sosire aeroporturile din Dublin, din Cork sau din Shannon. Dintre toți concurenții prezenți pe piață, Aer Lingus este, așadar, compania care exercita principala presiune concurențială asupra Ryanair în ceea ce privește cele 35 de rute pe care serviciile părților la operațiune se suprapun. Celelalte ipoteze de intrări recente rămân marginale.

²⁴⁵ În consecință, nu se impune a considera că existența unor bariere la intrare evidențiată de Comisie în decizia atacată este contrazisă de numeroasele intrări și ieșiri care caracterizează sectorul transportului aerian în Europa de la dereglementarea sa.

3. *Cu privire la luarea în considerare a modelului economic al Ryanair*

a) Argumentele părților

²⁴⁶ Reclamanta reproșează Comisiei că a omis să evalueze intrările în contextul modelului economic (costuri scăzute-prețuri scăzute) pe care îl aplică. O barieră la intrare s-ar defini drept un factor care face „intrarea imposibilă sau nerentabilă, permițând întreprinderilor stabilite să aplice prețuri superioare nivelului care ar rezulta din jocul concurenței” (punctul 38 din documentul de reflecție al Comisiei privind aplicarea

articolului 82 CE). Absența intrării în prezent pe rutele pe care Ryanair operează dinspre Dublin nu ar fi semnul unor bariere la intrare ridicate, nici al unei insuficiențe a procesului concurențial. Ea ar arăta, dimpotrivă, că Ryanair propune prețuri și o capacitate atât de competitive încât celelalte companii aeriene consideră că nu ar avea sens să intre pe piață, deoarece nu ar fi în măsură să concureze Ryanair sub aspectul prețului, iar cererea nu ar fi suficientă pentru a justifica suplimentarea capacității. Dacă Ryanair ar modifica modelul său economic prin aplicarea unor „prețuri superioare nivelului care ar rezulta din jocul concurenței”, companii aeriene terțe ar putea în acel moment să intre liber pe rutele pe care operează reclamanta. În această privință, reclamanta arată că Comisia a ignorat sau a înlăturat elementele de probă care arată că, pe rutele pe care este unicul transportator, prețurile pe care le practică sunt la fel și chiar mai scăzute decât cele pe care le practică pe rutele pe care se confruntă cu concurenți (a se vedea critica economică a RBB Economics din septembrie 2007). Pe de altă parte, ar interesa a lua în considerare voința Ryanair de a păstra Aer Lingus în calitate de „marcă separată și distinctă”. Operațiunea ar avea astfel ca obiectiv pătrunderea pe un segment de piață diferit și concurența companiilor aeriene „cu prestații complete”, nu în calitate de transportator cu preț scăzut, ci oferind servicii similare celor ale acestor companii, însă la prețuri mai scăzute. Acest obiectiv ar fi mai ușor atins prin concentrarea cu un transportator național existent decât prin constituirea unei noi companii aeriene și a unei noi mărci, în particular ținând seama de penuria de sloturi orare în principalele aeroporturi.

²⁴⁷ Comisia arată că, deși definiția citată de reclamantă este valabilă pentru a aprecia comportamentul unei întreprinderi din perspectiva articolului 82 CE, totuși ea nu este direct aplicabilă în materie de control al concentrărilor. Criteriul pertinent ar consta în a determina dacă intrarea pe piață ar împiedica o creștere a prețurilor dincolo de nivelul care prevala înaintea operațiunii. În plus, împrejurarea că Ryanair înregistrează cu regularitate beneficii ridicate ar fi în contradicție cu afirmația sa potrivit căreia ar maximiza creșterea numărului de pasageri nepracticând prețuri ridicate atunci când ar fi unicul operator. Pe de altă parte, niciun alt transportator decât Aer Lingus nu ar avea o bază a costurilor și a activelor angajate comparabilă cu cele ale Ryanair în vederea exercitării unei concurențe dinspre Dublin. Pentru un

nou operator al cărui aeroport de origine se găsește la destinația rutei, „costurile de oportunitate” legate de o intrare ar fi mai ridicate decât cele ale Aer Lingus, deoarece ar avea mai multe posibilități de a desfășura aeronave pe rutele pe care concurența sub aspectul prețurilor este mai puțin susținută. O intrare pe piață la concurență cu operatorul ale cărui costuri sunt cele mai scăzute ar fi riscantă și potențial nerentabilă în considerarea investiției necesare. Această combinație de investiții care nu se recuperează cu un flux de încasări potențial scăzute ar constitui o barieră la intrare.

b) Aprecierea Tribunalului

²⁴⁸ În ceea ce privește analiza barierelor la intrare, se impune a porni de la ipoteza în care Comisia examinează dacă intrarea unor noi concurenți poate fi considerată ca o constrângere concurențială suficientă pentru prevenirea sau contracararea efectelor anticoncurențiale potențiale ale operațiunii. În prezenta cauză, aceste efecte anticoncurențiale decurg din dispariția relației de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus, care ar antrena o consolidare a puterii de piață a Ryanair pe un număr important de rute. Criticile reclamantei îndreptate împotriva acestei părți a evaluării au fost examinate și înlăturate în cadrul examinării primului motiv. Vor face de asemenea obiectul unei aprecieri rută cu rută în cadrul celui de al treilea motiv.

²⁴⁹ În acest context, a pretinde, cum face reclamanta, că absența intrării pe rutele dinspre Dublin pe care operează Ryanair dovedește faptul că prețurile și capacitatea pe care le propune sunt atât de competitive că niciun concurent nu ar fi avut interes să vină

să o concureze nu este pertinent pentru analiză. Chiar dacă s-ar presupune că această susținere este fondată, ea trimite la o situație de concurență în care Aer Lingus este prezentă în calitate de concurentă a Ryanair sau reprezintă concurentul potențial cel mai probabil. Or, nu situația actuală este cea care interesează în acest stadiu al analizei, ci situația rezultată din concentrarea pe rutele dominate de ansamblul Ryanair-Aer Lingus.

250 De asemenea, susținerea reclamantei potrivit căreia nu intenționează să aplice prețuri superioare nivelului care rezultă din jocul concurenței ca urmare a operațiunii, astfel cum ar reieși din faptul că, pe rutele pe care este în prezent unicul transportator, prețurile pe care le practică sunt la fel și chiar mai scăzute decât cele pe care le practică pe rutele pe care se confruntă cu concurență, nu este susceptibilă să repună în discuție analiza Comisiei referitoare la barierele la intrare. Astfel, după cum arată Comisia, controlul concentrărilor se distinge de controlul abuzurilor de poziție dominantă în sensul că este legat de controlul structurilor de piață, iar nu de controlul comportamentului întreprinderilor. Controlul concentrărilor are ca obiectiv evitarea, pe baza unei analize prospective a structurilor pieței, a realizării unei operațiuni care ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia în special din cauza creării sau a consolidării unei poziții dominante. În ceea ce privește prețurile, criteriul pertinent este, așadar, cel care permite să se determine dacă intrarea pe piață a unui nou concurent ar fi susceptibilă să împiedice o creștere a prețurilor dincolo de nivelul care prevala înaintea operațiunii. Criteriul prețurilor nu este singurul criteriu susceptibil de a fi luat în considerare, realizarea operațiunii putând să afecteze de asemenea capacitatea disponibilă, alegerea sau calitatea serviciilor sau inovația.

251 În absența Aer Lingus, tentația ar fi mare pentru Ryanair să își maximizeze profiturile pentru a ține cont de absența presiunii concurențiale legate de absorbția principalului său concurent actual sau potențial pe piețele afectate. Intențiile Ryanair în ceea ce privește utilizarea Aer Lingus sau fosta sa practică în materie tarifară nu

reput în discuție credibilitatea acestui risc structural, care reiese din analiza efectelor anticoncurențiale legate de eliminarea concurenței dintre părțile la concentrare.

252 În consecință, rezultă din ceea ce precedă că nu se poate reproșa Comisiei că ar fi realizat o evaluare eronată a situației de concurență neținând suficient cont de modelul economic al Ryanair în evaluarea probabilităților de intrare pe piețele afectate.

4. *Cu privire la avantajele legate de deținerea de baze operaționale în Irlanda*

a) Argumentele părților

253 Cu titlu preliminar, reclamanta contestă că pretinsa „poziție de forță” deținută de ea și de Aer Lingus se datorează bazelor lor importante în Irlanda. Comisia ar fi omis să furnizeze o definiție a noțiunii de bază și s-ar mărgini să pretindă că puternica prezență a Ryanair și a Aer Lingus pe aeroportul din Dublin le-ar conferi un avantaj asupra companiilor aeriene concurente. Or, pretinsele avantaje ar rezulta din rețeaua Ryanair, iar nu din bazele sale. Pe de altă parte, Comisia ar fi acordat o pondere considerabilă răspunsurilor date de concurenții și de terții interesați la chestionarul referitor la baze, în special celui al Ministerului Transporturilor irlandez, care se opunea concentrării. Comisia ar fi negat de asemenea relevanța datelor furnizate de Ryanair pentru a demonstra absența oricărui avantaj întemeiat pe deținerea unei baze la

Dublin pentru a compara situația cu cea a bazelor de la Charleroi și Hahn (a se vedea raportul RBB Economics din 20 februarie 2007 referitor la barierele la intrare și nota directorului general adjunct al Ryanair din 28 noiembrie 2006 referitoare la aspectele economice ale unei baze aeriene). Comisia ar fi răsturnat astfel sarcina probei și nu s-ar fi comportat ca un „decident obiectiv și imparțial”.

254 În primul rând, reclamanta neagă existența economiilor de scară la nivelul bazelor. Calculul economiilor de costuri realizat de Aer Lingus și datat 19 februarie 2007, la care se referea Comisia în nota de subsol nr. 414 din decizia atacată, ar fi fost efectuat pe baza unor ipoteze. Aer Lingus, a cărei flotă ar avea baza în principal la Dublin, nu ar putea efectua o distincție între economiile de scară legate de dimensiunea flotei și cele legate de dimensiunea bazei. Astfel, serviciile către clientelă sau serviciile de escală puteau fi subcontractate fără dificultate la aeroportul din Dublin fără că această să penalizeze companiile aeriene care nu dispuneau de o bază acolo. Ryanair ar fi recurs ea însăși la o asemenea subcontractare pentru serviciile sale de handling la sol. Dublin Airport Authority plc (societate de gestionare a aeroporturilor din Dublin, din Cork și din Shannon) nu ar oferi Ryanair condiții de acces mai bune la sistemele de înregistrare decât cele pe care le acordă celorlalte companii, iar birourile de informații ar putea fi împărțite fără dificultate cu ale altor transportatori. În ceea ce privește interferențele, reclamanta amintește că „rotește” patru avioane de rezervă în ansamblul celor 23 de baze ale sale. Prin urmare, eventualele economii de costuri care rezultă din regruparea avioanelor de rezervă ar fi legate de flotă, iar nu de bază. În ceea ce privește sloturile orare și sloturile de parcare, reclamanta arată mai întâi că Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 204) impune ca, în momentul alocării unor noi sloturi orare, noii operatori să fie favorizați în raport cu transportatorii deja prezenți. În plus, transportatorii deja prezenți și noii operatori ar fi puși pe picior de egalitate în ceea ce privește alocarea sloturilor de parcare, iar un transportator deja prezent într-un aeroport nu ar beneficia de niciun avantaj în raport cu un operator nou. Reclamanta mai contestă și că deține o „poziție de negociere mai puternică” în raport cu aeroporturile

și autoritățile de reglementare, spre deosebire de ceea ce se indică în considerentul 383 al deciziei atacate. Ryanair nu ar beneficia, la aeroportul din Dublin, de risturne legate de dimensiunea sa și nu ar spera să le obțină ca urmare a concentrării. În ceea ce privește avantajele obținute în cadrul negocierilor purtate cu furnizorii, elementele de costuri cele mai importante ale Ryanair ar privi totalitatea rețelei sale și nu s-ar determina la nivelul unui aeroport.

255 În al doilea rând, reclamanta susține că nu obține, la aeroportul din Dublin, niciun avantaj concurențial excepțional din dimensiunea sa, spre deosebire de ceea ce se indică în considerentul 384 al deciziei atacate. De exemplu, Ryanair ar efectua șase rotații zilnice cu unicul său avion cu baza la Cork, în timp ce ar efectua numai patru rotații în medie cu cele 19 avioane ale sale cu baza la Dublin. Costurile sale în diversele aeroporturi de la care efectuează numai unul sau două zboruri pe zi ar fi de asemenea comparabile, chiar mai puțin ridicate, decât costurile suportate în bazele sale. În plus, alte companii aeriene ar putea să retragă un avion de pe rutele lor existente sau să adauge un avion suplimentar și să utilizeze bazele lor la cealaltă extremitate a rutelor care deservește aeroporturile din Dublin, din Shannon și din Cork pentru a concura entitatea rezultată din concentrare. Ryanair afirmă în plus că a demonstrat că o creștere a numărului avioanelor sale cu baza la Dublin nu ar avea incidență sensibilă asupra costurilor sale de exploatare. În sfârșit, faptul că Ryanair operează în mod voluntar zboruri spre Dublin dinspre cealaltă extremitate a rutei ar fi cu dificultate compatibil cu existența unui avantaj la Dublin.

256 În al treilea rând, reclamanta afirmă că nu dispune de o capacitate de reacție mai rapidă în fața modificărilor cererii ca rezultat al unor operațiuni mai importante de pe un aeroport, spre deosebire de ceea ce se indică în considerentele 389-392 ale deciziei atacate. Transportatorii care nu dispun de o bază în Irlanda ar avea astfel același acces la informație ca și cei care dispun de o asemenea bază. În plus, efectele sezoniere ar fi cu ușurință previzibile, oricare ar fi compania aeriană. În sfârșit, companiile charter ar exercita o constrângere concurențială efectivă în sezonul de vârf și pentru

evenimente excepționale. De exemplu, deși nu dispun de o bază la Dublin, aceste companii ar fi capabile să asigure zboruri pe perioada de iarnă atunci când este zăpadă și, prin urmare, nu ar avea prea multă importanță dacă asigură mai multe zboruri pe zi în timpul anului.

257 În al patrulea rând, reclamanta consideră că concurenții care dispun de o bază la Dublin ar exercita o constrângere asupra entității rezultate din concentrare, spre deosebire de teza expusă în considerentele 555-560 ale deciziei atacate. Ar fi eronat a considera că, din cauza modelelor economice diferite și a operațiunilor actuale de o valoare insignifiantă, CityJet și Aer Arann nu și-ar putea extinde mai mult serviciile la Dublin pentru a exercita o constrângere concurențială sporită asupra entității rezultate din concentrare. Comisia s-ar fi focalizat prea mult asupra importanței clientelei de afaceri a Aer Arann, fără a lua suficient în considerare creșterea rapidă a acestei companii și voința acesteia de a face o concurență agresivă Ryanair. În plus, companiile care dispun de un avion staționat noaptea la aeroportul din Dublin ar constitui și ele o constrângere, spre deosebire de ceea ce afirmă Comisia în considerentele 400 și 560 ale deciziei atacate. O companie nu ar avea astfel nevoie să utilizeze o bază pentru a efectua zboruri dimineața și seara.

258 În al cincilea rând, potrivit reclamantei, concurenții care dispun de o bază la cealaltă extremitate a rutelor cu Dublin ar exercita o constrângere concurențială asupra entității rezultate din concentrare. Întrucât Irlanda este într-adevăr o „destinație turistică netă”, majoritatea pasagerilor ar fi originari din alte țări decât Irlanda, cel puțin pentru rutele cu privire la care sunt date disponibile. Potrivit raționamentului Comisiei, faptul de a dispune de o bază în Irlanda ar constitui, așadar, în realitate un inconvenient. Reclamanta remarcă de asemenea că dacă majoritatea companiilor aeriene care deservește aeroportul din Dublin nu și-au stabilit o bază acolo este pentru că nu vedeau nicio utilitate în aceasta.

- 259 În al șaselea rând, reclamanta afirmă că companii care operează pe rute directe lipsite de bază, cunoscute sub numele „rute în W”, constituie o constrângere concurențială efectivă pe anumite rute. Asemenea rute ar fi rentabile chiar neefectuând decât una până la două călătorii dus-întors pe zi între destinații pe care companiile nu dispun de baze, astfel cum ar proceda Ryanair pe anumite rute.
- 260 Comisia contestă această argumentație făcând trimitere la decizia atacată. Ea recunoaște, pe de altă parte, că economii de scară se pot produce la nivelurile rețelei și al flotei. EasyJet ar fi astfel singura companie aeriană cu prestații minimale care exercită activități de o amploare similară celei a Ryanair. Cu toate acestea, Ryanair nu poate nega existența unor economii de scară care provin din operarea unei baze sau a unei rețele fără a contrazice propriile argumente referitoare la creșterile în eficiență.

b) Aprecierea Tribunalului

- 261 În cadrul analizei barierelor la intrare, care face obiectul prezentului motiv, Comisia a examinat în decizia atacată „[b]arierele la intrare asociate cu poziția puternică a Ryanair și a Aer Lingus, care dispun de importante baze în Irlanda” (punctul 7.8.3 din decizia atacată). Potrivit Comisiei, faptul că Ryanair și Aer Lingus funcționează de la aceeași bază la Dublin și că sunt de asemenea prezente la Cork și la Shannon este unul dintre motivele pentru care aceste două companii aeriene sunt „conurenții cei mai apropiați” pe rutele dinspre sau spre Irlanda (considerentul 552 al deciziei atacate). În această privință, reiese din practica decizională a Comisiei că economiile de scară care decurg din suplețea resurselor pe o bază și din posibilitatea de a repartiza sarcinile fixe pe numeroase rute constituie o barieră la intrare, în sensul că

„un transportator care dispune de o bază de operare stabilită într-un aeroport dat va beneficia de avantaje clare în materie de costuri”. Acest rol de barieră la intrare ar fi consolidat în prezenta cauză ținând seama de alianța a doi transportatori care au o prezență marcantă pe unul și același aeroport (considerentul 553 și nota de subsol nr. 557 ale deciziei atacate).

²⁶² În acest context, Comisia a examinat în decizia atacată în ce condiții puteau alți transportatori să înlocuiască constrângerea concurențială care ar dispărea din cauza concentrării și în ce măsură absența unei baze la Dublin putea constitui o barieră la intrare. Ea a examinat trei ipoteze: cea a noului operator care își stabilește o bază la Dublin, cea a noului operator care deține deja o bază la cealaltă extremitate a rutei și cea a noului operator care își face intrarea în modalitatea rută cu rută fără a avea o bază la una dintre extremitățile rutei (considerentul 554 și punctele 7.8.3.1-7.8.3.5 din decizia atacată). Comisia a concluzionat că nu erau suficiente indicii în sensul că un nou transportator și-ar fi făcut intrarea pe piață cu o bază la Dublin, la Cork sau la Shannon (punctul 7.8.3.2 din decizia atacată) și că o intrare pe piață care s-ar sprijini pe un aeroport de destinație și o intrare care nu s-ar sprijini pe un aeroport de destinație nu ar fi în general suficiente pentru a înlocui constrângerea concurențială exercitată între părțile la concentrare înainte de operațiunea avută în vedere (punctul 7.8.3.5 din decizia atacată, în special considerentul 584).

²⁶³ Criticile prezentate de reclamantă împotriva acestei evaluări privesc fie constatarea anterioară potrivit căreia Aer Lingus și Ryanair dispun de o bază importantă la Dublin, ceea ce ar fi de natură să confere un avantaj concurențial (punctul 7.3.4 din decizia atacată), fie, și în mod superficial, constatarea făcută de Comisie în cadrul analizei barierelor la intrare, potrivit căreia concurenții care dispun deja de o bază la Dublin nu ar fi probabil în măsură să exercite o constrângere eficace asupra părților la concentrare, și concluziile care au fost trase din aceasta (punctele 7.8.3.1 și 7.8.3.2 din decizia atacată).

264 Cu titlu preliminar, trebuie arătat că criticile reclamantei referitoare la avantajul concurențial conferit Aer Lingus și Ryanair prin existența unei baze la Dublin au fost examinate și respinse în cadrul examinării primului motiv. Vor face de asemenea obiectul unei aprecieri rută cu rută în cadrul examinării celui de al treilea motiv. Evaluarea care urmează se aplică, așadar, doar criticii privind elementele reținute de Comisie în decizia atacată pentru fundamentarea analizei sale referitoare la barierele la intrare asociate „poziției puternice” a Ryanair și a Aer Lingus în Irlanda.

265 Astfel, în ceea ce privește susținerea potrivit căreia Comisia nu ar fi definit noțiunea de bază (a se vedea punctul 253 de mai sus), este suficient să se arate că o asemenea definiție apare, de exemplu, în considerentul 44 al deciziei atacate, în care termenul „bază” este utilizat pentru a califica aeroporturile pe care companii aeriene își concentrează aeronavele și activitățile lor, asemenea companii oferind în principal zboruri dinspre și spre aceste aeroporturi de origine. Această noțiune a fost explicată în mod detaliat la punctul 7.3.4 din decizia atacată.

266 În ceea ce privește susținerea potrivit căreia Comisia ar fi utilizat anumite informații mai curând decât altele și ar fi răsturnat astfel sarcina probei (a se vedea punctul 253 de mai sus), este suficient să se arate că această afirmație nu este însoțită de probe în acest sens. Reclamanta nu se poate mulțumi să arate, în general, că Comisia a acordat o pondere considerabilă răspunsurilor furnizate de concurenții și de terți interesați, în special Ministerul Transporturilor irlandez, care se opunea concentrării, și că aceasta a negat relevanța datelor în sens contrar pe care reclamanta i le-a furnizat în cadrul procedurii administrative. În absența unor explicații care să permită să se înțeleagă modul în care constatările efectuate în decizia atacată pe baza unor elemente obținute în cadrul anchetei ar fi în mod concret repuse în discuție prin elemente care ar demonstra contrariul prezentate de Ryanair, o asemenea susținere trebuie respinsă.

267 În ceea ce privește economiile de scară (a se vedea punctul 254 de mai sus) și capacitatea de a se adapta cererii (a se vedea punctul 256 de mai sus), criticile reclamantei trebuie privite în perspectivă. Comisia nu contestă că rețeaua Ryanair, care cuprinde 23 de baze, îi aduce acesteia avantaje semnificative. Analiza Comisiei privește totuși avantajele pe care le reprezintă în prezenta cauză baza din Dublin, precum și prezența la Cork și la Shannon. Tocmai aceste bariere la intrare sunt examinate, iar nu interesul de a avea o rețea cu baze multiple precum rețelele Ryanair și easyJet în Europa. În această privință, Comisia a amintit în decizia atacată că a dispune de o bază într-un aeroport prezenta două avantaje majore: pe de o parte, aceasta ar permite transportatorului să beneficieze de anumite avantaje în termeni de costuri și, pe de altă parte, aceasta ar spori suplețea transportatorului, permițându-i să reacționeze mai rapid la variațiile cererii (considerentul 555 al deciziei atacate).

268 Contrar afirmațiilor Ryanair potrivit cărora oricare transportator ar putea obține aceleași avantaje ca și reclamanta la Dublin, analiza efectuată de Comisie sub acest aspect nu este teoretică. În particular, Comisia a examinat în mod concret situația celorlalți doi concurenți care dispun de o bază la Dublin, respectiv CityJet cu 3 aeronave și Aer Arann cu 4 aeronave, față de cele 22 de aeronave pentru distanțe scurte ale Aer Lingus și de cele 20 de aeronave ale Ryanair. Ea a arătat că acești concurenți nu își dezvoltaseră baza în mod semnificativ în cursul ultimilor ani și nu intenționau să o facă pentru motive care îi priveau (considerentele 556-558 ale deciziei atacate). Comisia a subliniat de asemenea că orice extindere la Dublin ar agrava problema de saturație a acestui aeroport și ar putea genera probleme de sloturi orare pe anumite aeroporturi de destinație (considerentul 559). Comisia a arătat de asemenea că ar reieși din analiza efectuată cu ocazia anchetei aprofundate că niciunul dintre concurenții potențiali repertoriați de Ryanair nu și-ar deschide o bază în Irlanda în caz de creștere a prețurilor după concentrare (considerentul 562 și notele de subsol nr. 563 și 564 din decizia atacată). Mai mulți concurenți citați de Ryanair s-au retras, de altfel, de pe ruta pe care o asigurau cu Dublin în cursul ultimilor ani [precum British Airways de pe ruta Dublin-Londra (Heathrow) și Alitalia de pe ruta Dublin-Milano]. Argumentele reclamantei sub acest aspect (a se vedea punctul 257 de mai sus) nu

constau decât în reluarea conținutului deciziei atacate pentru a afirma că este eronat, fără a explica totuși în ce mod s-ar dezvolta activitățile CityJet și ale Aer Arann, deși în decizia atacată sunt expuse motive convingătoare pentru a explica faptul că nu aceasta ar fi situația.

- 269 În ceea ce privește incidența companiilor care efectuează curse regulate sau a companiilor charter care dispun de o aeronavă staționată noaptea la Dublin pentru un sezon sau un an (a se vedea punctele 257 și 258 de mai sus), Comisia a arătat în mod întemeiat în decizia atacată că avantajele de care beneficiau aceste companii nu erau comparabile cu cele inerente operării unei baze, în special în ceea ce privește suplețea care permite permutările de rute, redeschiderea aeronavelor, minimizarea cheltuielilor de perturbare, schimbul echipajelor, serviciul către clientelă sau notorietatea mărcii (considerentul 560 al deciziei atacate). Or, tocmai avantajele legate de operarea unei baze interesează în speță, iar nu posibilitatea de a face zboruri către o anumită destinație prin exploatarea unui avion.
- 270 În ceea ce privește utilizarea avioanelor (a se vedea punctul 255 de mai sus), reclamanta critică o analiză efectuată de Comisie în stadiul examinării relației sale de concurență cu Aer Lingus (considerentul 384 al deciziei atacate). Diferența de nivel de operare între avionul cu baza la Cork și avioanele cu baze la Dublin nu este relevantă pentru a aprecia avantajul conferit prin utilizarea bazei din Dublin ca atare. Or, tocmai acest avantaj este invocat de Comisie în decizia atacată (considerentul 552 și următoarele ale deciziei atacate).
- 271 În ceea ce privește ipotezele intrării pe piață printr-un aeroport de origine situat la cealaltă extremitate a rutei sau printr-o rută fără bază (a se vedea punctele 258 și 259 de mai sus), argumentele reclamantei nu constau decât în reluarea constatărilor efectuate în decizia atacată, fără să fie susceptibile de a le repune în discuție. Aceste argumente sunt în principal teoretice și nu aduc un răspuns la elementele concrete invocate în decizia atacată pentru a considera că noii operatori potențiali care dispun de o bază la cealaltă extremitate a unei rute sunt dezavantajați (punctul 7.8.3.3 din decizia

atacată) și că intrarea unei companii care se sprijină pe un serviciu direct pentru o rută fără bază este improbabilă (punctul 7.8.3.4 din decizia atacată).

²⁷² Reiese din ceea ce precedă că argumentele reclamantei referitoare la critica analizei barierelor la intrare reprezentate de avantajele legate de operarea unei baze în Irlanda trebuie respinse.

5. Cu privire la costuri și la riscurile legate de o intrare pe piață

a) Argumentele părților

²⁷³ Reclamanta neagă că marca sa și tehnicile sale de comercializare, precum și cele ale Aer Lingus pot constitui un avantaj concurențial. Extinderea rapidă a Ryanair în ultimii ani ar fi suficientă pentru a demonstra că nu este necesară deținerea unei mărci recunoscute pentru a intra pe o nouă piață. De asemenea, intrarea reușită a easyJet pe rutele interioare franceze ar demonstra că transportatorii locali nu dețin niciun avantaj ca urmare a acestui fapt. Motoarele de căutare și de comparare a prețurilor pe Internet ar facilita sarcina noilor operatori și, în toate ipotezele, cheltuielile legate de comercializare ar fi foarte scăzute când sunt raportate la rute sau la pasagerii transportați.

- 274 Reclamanta arată de asemenea că sectorul transportului aerian european este un exemplu tipic de piață care are barierele la intrare reduse din cauza quantumului scăzut al cheltuielilor potențiale nerecuperabile. Quantumul acestor cheltuieli nu ar fi foarte ridicat din cauza numeroaselor posibilități de leasing și de alte tipuri de finanțare disponibile în industrie. În această privință, „costurile de oportunitate” privind avioanele și investițiile adiționale în noi avioane, pe care Comisia le evocă în considerentul 621 al deciziei atacate, nu ar fi cheltuieli potențial nerecuperabile. Astfel, avioanele respective ar putea fi vândute cu ușurință sau închiriate pe piețe secundare. Ar reveni Comisiei sarcina de a demonstra existența unor cheltuieli nerecuperabile suficient de ridicate pentru a constitui o barieră la intrare.
- 275 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- 276 În decizia atacată, Comisia a considerat că costurile și riscurile de intrare erau semnificative „într-o piață deja deservită de două companii aeriene puternice cu mărci consacrate” (punctul 7.8.4 din decizia atacată). Aceste două companii ar reprezenta împreună 68 % din traficul total de pasageri și 80 % din traficul de pasageri al principalelor legături pe distanțe scurte intraeuropene dinspre și spre Irlanda.
- 277 Pentru a înlătura observațiile Ryanair sub acest aspect, Comisia a arătat că notorietatea era susceptibilă să constituie o barieră la intrare, astfel cum reiese din orientări [punctul 71 litera (c) din orientări] și din practica sa decizională anterioară în sectorul transportului aerian de pasageri. Or, atât Aer Lingus, cât și Ryanair ar dispune de

un „statut de notorietate” în Irlanda, ceea ce ar constitui un avantaj semnificativ din cauza experienței dobândite pe piața irlandeză, a renumelui legat de acest statut și a faptului că o intrare ar necesita costuri de marketing ridicate (considerentele 588-591 și punctele 7.8.4.1-7.8.4.3 din decizia atacată).

278 În ceea ce privește avantajele legate de marcă și de costurile de comercializare, argumentele reclamantei evidențiază fie situația particulară a acesteia din urmă, a cărei notorietate este subliniată în mod întemeiat de Comisie în decizia atacată, fie situația care prevalează pe o altă piață decât Irlanda. Or, este puțin probabil ca o altă companie aeriană să se poată prevala de aceleași rezultate ca Ryanair fără investiții semnificative. De asemenea, în ceea ce privește comparația efectuată cu situația easyJet în Franța, trebuie arătat că Comisia a subliniat în decizia atacată că această companie aeriană nu a reușit să se implanteze în Irlanda (considerentul 635 și următoarele ale deciziei atacate). Aceste argumente nu permit, așadar, repunerea în discuție a concluziei la care a ajuns Comisia în decizia atacată potrivit căreia un nou operator ar trebui să își asume costuri sporite de comercializare pentru a putea face față entității rezultate din concentrare care dispune de două mărci de foarte mare notorietate în Irlanda.

279 În ceea ce privește afirmația Comisiei potrivit căreia intrarea pe piață antrenează un risc de costuri nerecuperabile pentru concurenți (punctul 7.8.4.4 din decizia atacată), argumentele reclamantei sunt prea generale pentru repunerea în discuție a temeiniciei. În particular, nu revenea în speță Comisiei sarcina de a demonstra în general existența unor cheltuieli nerecuperabile suficient de ridicate pentru a constitui o barieră la intrare. Comisia trebuia doar să explice motivele pentru care anumite cheltuieli nerecuperabile reprezintă bariere la intrare susceptibile să descurajeze un operator potențial să intre în concurență cu entitatea rezultată din concentrare. Caracterizarea unui asemenea efect descurajant poate fi luată perfect în considerare în cadrul analizei barierelor la intrare.

280 Decizia atacată conține sub acest aspect elemente de probă suficiente pentru a susține afirmațiile care sunt făcute în cuprinsul său. Astfel, în mod întemeiat Comisia a susținut în decizia atacată că o intrare în Irlanda necesita cheltuieli considerabile pentru a stabili o marcă aptă să concureze Ryanair și Aer Lingus și a avea acces la noi clienți. Aceste cheltuieli ar reprezenta esențialul cheltuielilor pe care le implică deschiderea unei rute, astfel cum se indică în depoziția citată de Comisie în decizia atacată (nota de subsol nr. 610 din decizia atacată). Alte cheltuieli nerecuperabile sunt în mod necesar legate de investiții suplimentare referitoare la achiziționarea, leasingul sau alocarea unei aeronave pe o rută sau pe alta, precum și la instalarea și funcționarea acestei aeronave și a serviciilor asociate (considerentul 621 al deciziei atacate).

281 Reiese din ceea ce precedă că argumentele reclamantei referitoare la critica analizei barierelor la intrare reprezentate de costuri și riscurile legate de intrarea pe piață trebuie respinse.

6. *Cu privire la reputația Ryanair în calitate de barieră la intrare*

a) Argumentele părților

282 Reclamanta afirmă că politica sa agresivă fondată pe prețuri scăzute mulțumită costurilor sale reduse nu constituie o barieră la intrare, spre deosebire de ceea ce afirmă Comisia în considerentele 624-660 ale deciziei atacate. Comportamentul Ryanair ar fi cel al unui operator care evoluează în mod normal pe o piață liberalizată. În plus, Comisia nu ar fi dovedit existența unui prejudiciu real cauzat consumatorilor

demonstrând că Ryanair ar aplica prețuri superioare nivelului concurențial odată ce concurentul a părăsit piața. Consumatorii ar fi în realitate mai bine serviți după ieșirea concurentului decât înainte de intrarea sa. În sfârșit, numeroase companii aeriene ar fi reușit să aibă baze pentru avioanele lor în aeroporturile în care Ryanair dispunea deja de o bază importantă, precum aeroportul din Charleroi.

- ²⁸³ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- ²⁸⁴ Comisia a expus în considerentele 624-660 ale deciziei atacate motivele pentru care riscul de „represalii agresive” din partea ansamblului Ryanair-Aer Lingus era ridicat în ipoteza în care un concurent potențial încerca să intre pe una dintre rutele afectate de operațiune (punctul 7.8.5 din decizia atacată). Această concluzie se întemeiază pe rezultatele anchetei efectuate de Comisie din care reiese că Ryanair este cunoscută ca practicând o concurență agresivă în cazul în care un nou concurent intră pe piața irlandeză, în special prin scăderea temporară a prețurilor și prin creșterea capacității pentru a constrânge noul operator să renunțe la rutele dinspre sau spre Irlanda (considerentul 625 și nota de subsol nr. 615 din decizia atacată).

285 Ca răspuns la argumentul Ryanair expus în cadrul procedurii administrative potrivit căruia riscul de „represalii agresive” din partea ansamblului Ryanair-Aer Lingus nu ar fi real pentru concurenții potențiali dat fiind că Ryanair ar factura oricum aceleași prețuri scăzute, indiferent dacă este vorba de un concurent care este sau nu este activ pe aceeași rută, Comisia a indicat în decizia atacată că reiese din anchetă că Ryanair ține cont de politica tarifară a concurenților săi pentru a acționa în consecință (considerentele 627-634 ale deciziei atacate). Comisia a expus sub acest aspect mai multe exemple detaliate care privesc tentativa de intrare a easyJet (punctul 7.8.5.1 din decizia atacată), tentativa de intrare a MyTravelLite (punctul 7.8.5.2 din decizia atacată) și tentativa de intrare a Go Fly (punctul 7.8.5.3 din decizia atacată).

286 Se impune a constata că argumentele reclamantei referitoare la această analiză nu fac decât să reia argumentația expusă anterior în cadrul procedurii administrative și respinse în decizia atacată. Or, în cuprinsul acesteia din urmă, Comisia a expus corespunzător cerințelor legale elementele care permit fundamentarea concluziei potrivit căreia Ryanair reduce prețurile și își crește frecvențele în mod sistematic atunci când concurenții își fac intrarea pe piața irlandeză. Astfel cum se indică în decizia atacată (punctul 7.8.5.4 din decizia atacată), acest risc de reacție agresivă ar fi încă mai important după concentrare, deoarece ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar deveni operatorul dominant pe aproape toate rutele dinspre și spre Irlanda. Construindu-și reputația că descurajează orice nou concurent, Ryanair creează *de facto* o barieră la intrarea unor noi concurenți.

287 Dezbateră nu poartă în această privință asupra politicii de prețuri practicate de Ryanair, ci asupra caracterizării reputației agresive a Ryanair ca fiind o barieră la intrare și, din acest punct de vedere, motivele care sunt expuse în decizia atacată sunt suficiente pentru a dovedi modul în care comportamentul trecut al Ryanair este susceptibil să descurajeze concurenții potențiali să intre pe o piață pe care ar fi prezentă reclamanta.

288 În consecință, argumentele referitoare la analiza incidenței reputației Ryanair asupra sosirii unor concurenți potențiali trebuie respinse.

7. *Cu privire la intrarea în timp util*

a) Argumentele părților

289 Reclamanta arată că Comisia a indicat, la punctul 308 din comunicarea privind obiecțiunile, că „deschiderea unei noi rute dinspre un nou aeroport poate lua între trei și douăsprezece luni” și că „[t]rebuie până la douăsprezece luni pentru asigurarea rentabilității sale”. Or, mai curând decât a considera această intrare ca intervenind în timp util în conformitate cu perioada de doi ani fixată în orientări, Comisia ar fi considerat în mod eronat în decizia atacată că existau din această cauză bariere la intrare importante.

290 Comisia arată că momentul precis la care trebuie să intervină intrarea depinde de caracteristici și de dinamica pieței, precum și de capacitățile specifice ale concurenților potențiali.

b) Aprecierea Tribunalului

291 Punctul 74 din orientări, intitulat „Intrare în timp util”, la care se referă reclamanta, are următorul conținut:

„Comisia examinează dacă intrarea ar fi suficient de rapidă și de durabilă pentru a descuraja sau a combate exercițiul puterii de piață. Perioada oportună depinde de caracteristicile și de dinamica pieței, precum și de capacitățile specifice ale potențialilor nou-veniți. Cu toate acestea, în mod normal, intrarea pe piață este considerată în timp util doar în cazul în care are loc în termen de doi ani.”

292 Limitându-se să citeze punctul 308 din comunicarea privind obiecțiunile, fără a se referi la conținutul deciziei atacate, reclamanta susține că timpul necesar pentru a permite o intrare dinspre un nou aeroport și pentru a asigura viabilitatea acesteia nu a fost corect luat în considerare de Comisie în decizia atacată.

293 În această privință, trebuie subliniat că evaluarea barierelor la intrarea pe piață depinde de caracteristicile acesteia, precum și de capacitățile concurenților potențiali.

294 În ceea ce privește intrarea în timp util, Comisia a evocat un termen care nu trebuie în mod normal să depășească doi ani în orientări și un termen cuprins între trei și douăsprezece luni în comunicarea privind obiecțiunile. Ryanair indică, la rândul său,

că nu îi trebuie decât câteva săptămâni pentru a deschide o rută. În realitate, acest termen depinde de situația examinată.

295 Astfel, în orientări, Comisia se limitează, în toate ipotezele, să furnizeze un cadru de analiză susceptibil de a fi aplicat, dezvoltat ulterior și nuanțat de Comisie în cazurile pe care va fi chemată să le examineze (punctul 6 din orientări). În speță, termenul indicat în comunicarea privind obiecțiunile trimite la o ipoteză de intrare efectuată din spre un nou aeroport, în timp ce termenul evocat de Ryanair corespunde reputației acestei întreprinderi. Aceste termene nu sunt nici contradictorii, nici revelatoare ale unei aprecieri eronate a Comisiei în decizia atacată.

296 Astfel, în cadrul analizei barierelor la intrare efectuate în decizia atacată, Comisia a pus accentul în principal pe probabilitățile de intrare serioase pe rutele afectate și pe aspectul dacă asemenea intrări prezentau o importanță suficientă pentru a descuraja sau a contracara efectele anticoncurențiale ale operațiunii. Această analiză a fost efectuată în considerarea caracteristicilor proprii ale pieței și ale actorilor săi. Reclamanta nu arată în ce mod s-ar întemeia analiza pe o apreciere eronată a noțiunii de intrare în timp util, nici chiar în ce mod ar fi susceptibilă să fie modificată.

297 În consecință, argumentul referitor la intrarea în timp util trebuie respins.

8. *Cu privire la existența unor rute mai rentabile în afara Irlandei*

a) Argumentele părților

²⁹⁸ Reclamanta susține că ar fi cel puțin la fel de rentabil să opereze pe rute dinspre Dublin „ca dinspre Europa de Est sau dinspre Scandinavia”, contrar celor susținute de Comisie în decizia atacată (considerentele 661-669 ale deciziei atacate). Cheltuielile de comercializare nu ar fi mai ridicate în Irlanda decât altundeva. Aproximativ 90 de companii aeriene, dintre care numeroși concurenți recenți, ar utiliza în prezent aeroportul din Dublin. Nu ar fi necesar ca Irlanda să dispună de aeroporturi secundare, deoarece cele din Dublin, din Cork și din Shannon ar fi cu ușurință accesibile operatorilor cu prestații minimale. Mai multe companii aeriene (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal și SkyEuropa Airlines) s-ar fi declarat gata să intre pe piața constituită de aeroportul din Dublin, dar aceste informații ar fi fost omise sau ignorate de Comisie. Dinamismul economiei irlandeze ar facilita o asemenea intrare.

²⁹⁹ Comisia afirmă că ar fi prezentat, în considerentele 663-668 ale deciziei atacate, datele empirice din care reiese că concurenții nu considerau piața irlandeză atractivă pentru o intrare și că nu erau, așadar, susceptibili să se implanteze acolo.

b) Aprecierea Tribunalului

³⁰⁰ În decizia atacată, Comisia a arătat că reiese din ancheta sa că numeroși concurenți considerau că piața irlandeză nu este deosebit de atractivă și că numeroși concurenți potențiali au indicat că ar prefera să caute să deschidă noi rute către alte destinații decât Irlanda (considerentul 663 al deciziei atacate).

³⁰¹ În decizia atacată, Comisia a expus mai multe motive pentru a explica acest rezultat:

- intrarea pe piață ar implica costuri de comercializare mult mai ridicate decât intrarea pe alte piețe, pe care niciun transportator puternic cu costuri scăzute, care dispune de o bază stabilă, nu este deja prezent (considerentul 664 al deciziei atacate);

- piața irlandeză ar fi considerată ca o piață relativ redusă, care nu ar reprezenta decât patru milioane de locuitori, adică mai puțin de jumătate din populația „regiunii londoneze” (considerentul 665 al deciziei atacate);

- în general, „mica piață irlandeză” nu ar fi considerată ca piața cea mai rentabilă sau piața a cărei creștere ar fi cea mai rapidă în comparație cu cea a „Europei de Est” sau a „Scandinaviei” (considerentul 666 al deciziei atacate);

- situarea geografică a Irlandei mai curând ar descuraja decât să încurajeze noile intrări (considerentul 667 al deciziei atacate);

- stimulii unui transportator de rețea care operează pe o rută între Dublin și platforma sa (hub) ar fi diferiți de cei ai unui transportator direct, ceea ce ar reduce constrângerea lor concurențială; un transportator de rețea ar viza în principal transportarea călătorilor în tranzit către hub-ul său, de unde ar pleca spre destinația lor finală, în timp ce un transportator direct s-ar consacra în principal maximizării utilizării aparatului pe rute directe (considerentul 668 al deciziei atacate);

- pentru companiile cu prestații minimale, Irlanda ar prezenta inconvenientul de a nu dispune de aeroporturi secundare în zona Dublin (considerentul 669 al deciziei atacate).

³⁰² Se impune a constata că argumentele prezentate de reclamantă pentru a critica această analiză nu sunt de natură a o repune în discuție. Astfel, afirmația reclamantei potrivit căreia ar fi cel puțin la fel de rentabil să opereze pe rute dinspre Dublin „ca dinspre Europa de Est sau dinspre Scandinavia” nu poate fi suficientă pentru repunerea în discuție a depozităților făcute de concurenții potențiali cu privire la problema unei intrări la Dublin (a se vedea, de exemplu, notele de subsol nr. 666, 668 și 669 din decizia atacată). De asemenea, afirmația referitoare la cheltuielile de comercializare nu ia în considerare situația particulară a Ryanair pe piața irlandeză, care a fost deja examinată (a se vedea punctele 277 și 278 de mai sus). Exemplele de intrări recente invocate de Ryanair au fost analizate și respinse corespunzător cerințelor legale de Comisie în considerentul 633 al deciziei atacate (a se vedea punctul 245 de mai sus). Pe de altă parte, deși dinamismul economiei irlandeze este luat în considerare de operatori, acesta este un element care, în sine, rămâne susceptibil să evolueze în funcție de situația economică generală.

- 303 Reiese din ceea ce precedă că argumentele expuse de reclamantă în vederea contestării rentabilității mai importante pentru anumiți concurenți a rutelor pe care se operează „dinspre Europa de Est sau dinspre Scandinavia” în comparație cu cea a rutelor pe care se operează dinspre Dublin trebuie respinse.

9. *Cu privire la aglomerarea aeroportuară*

a) Argumentele părților

- 304 Reclamanta contestă faptul că pretinsa aglomerare a aeroportului din Dublin constituie o barieră la intrare. În practică, disponibilitatea sloturilor orare ar fi redusă doar timp de o oră dimineața, pentru avioanele care pleacă, și doar pentru una sau două scurte perioade care pot atinge o jumătate de oră la sfârșitul după-amiezei și seara, pentru avioanele care sosesc. Aeroporturile ar cunoaște frecvent asemenea perioade de activitate importantă, păstrând totodată substanțiale posibilități de creștere. Pentru ca companiile aeriene concurente să poată efectua trei până la patru curse dus-întors pe zi, ar fi suficient să asigure zborurile spre Dublin cu plecarea din baze situate la cealaltă extremitate a rutei, evitând perioadele în care pistele aeroportului din Dublin sunt foarte aglomerate. În plus, creșterea considerabilă a numărului de pasageri la Dublin ar avea loc în pofida capacității aeroportului, pe care Dublin Airport Authority ar fi considerat-o totuși limitată. Capacitatea aeroportului ar trebui să sporească din cauza programului de dezvoltare pe scară largă al cărui obiect îl constituie în prezent acesta, iar pe rute ar rămâne capacitate disponibilă, inclusiv pe termen scurt. În orice caz, dacă saturarea sloturilor orare a constituit o problemă, aceasta ar putea

cu ușurință să fie rezolvată prin angajamente cu privire la sloturi, potrivit practicii trecute a Comisiei în sector.

305 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

306 În decizia atacată, Comisia a arătat că aglomerarea aeroporturilor constituia o „altă barieră importantă la intrarea pe piață”, indiferent dacă este vorba de necesitatea obținerii unei capacități de terminal suficiente sau de capacitatea pistelor a căror utilizare este subordonată alocării sloturilor a căror disponibilitate este limitată (punctul 7.8.7 din decizia atacată, în special considerentele 670 și 671).

307 Comisia a analizat de asemenea constrângerile de capacitate la aeroportul din Dublin (punctul 7.8.7.1 din decizia atacată). Ea a subliniat că ancheta arătase că noii operatori potențiali erau descurajați de aglomerarea pistelor la orele de vârf și de insuficiența locurilor de parcare. Aceste probleme ar avea puține șanse să dispară într-un viitor apropiat, din moment ce construirea unei noi piste nu ar fi avută în vedere decât pentru 2011 sau 2012, ceea ce nu ar permite intrarea rapidă a concurenților potențiali. Situația în alte aeroporturi decât cel din Dublin a fost examinată în continuare

(punctul 7.8.7.2 din decizia atacată) și a fost detaliată rută cu rută (punctul 7.9 din decizia atacată).

- 308 În ultimul rând, Comisia a subliniat că aglomerarea aeroporturilor juca un rol descu-rajator pentru noii operatori potențiali, atât în ceea ce privește partea clientelei sensi-bilă la factorul timp sau pasagerii de afaceri (20-30 % din clientelă conform Comisiei), cât și pasagerii de vacanță (punctul 7.8.7.3 din decizia atacată).
- 309 În această privință, trebuie de asemenea constatat că argumentele prezentate de re-clamantă pentru a critica această analiză au fost respinse corespunzător cerințelor legale în stadiul procedurii administrative. Astfel, Comisia a explicat, în decizia ata-cată, în ce mod aglomerarea pistelor aeroportului din Dublin la orele de vârf, precum și dificultățile legate de insuficiența locurilor de parcare pun probleme concurenților potențiali care ar dori să opereze pe rute dinspre sau spre acest aeroport, și aceasta chiar dacă dispuneau de o bază la cealaltă extremitate a rutei. În decizia atacată, Co-misia a indicat de asemenea că creșterea capacității aeroportului din Dublin nu s-ar face pe termen scurt, cum arată Ryanair. Problema pertinentei angajamentelor refe-ritoare la sloturile orare va fi, la rândul său, analizată în cadrul examinării celui de al cincilea motiv, care vizează acest aspect al analizei.
- 310 Reiese din ceea ce precedă că argumentația referitoare la aglomerarea aeroportuară trebuie respinsă.

10. *Cu privire la poziția ansamblului Ryanair-Aer Lingus la aeroportul din Dublin*

a) Argumentele părților

³¹¹ Reclamanta susține că entitatea rezultată din concentrare nu ar fi dispus de o putere sporită de negociere în cadrul procesului de consultare privind taxele de aeroport, alocarea echipamentelor în aeroporturi sau proiectele de extindere (considerentele 701-708 ale deciziei atacate). Commission for Aviation Regulation, entitate complet independentă atât în raport cu Ryanair, cât și în raport cu Aer Lingus, ar decide nivelul taxelor pe care le poate percepe Dublin Airport Authority la aeroportul din Dublin pentru dotările necesare ansamblului utilizatorilor. În plus, întrucât Ryanair a avut numeroase diferende cu Dublin Airport Authority, nu ar exista niciun motiv să se creadă că entitatea rezultată din concentrare ar avea mai multe șanse să influențeze proiectele de extindere. Reclamanta evidențiază de asemenea incoerențele Comisiei în decizia atacată, deoarece, pe de o parte, pretinde că faptul de a dispune de o bază importantă la Dublin este esențial pentru realizarea unor creșteri în eficiență operațională și, pe de altă parte, susține că amenințarea sa de a retrage numeroase zboruri și prin aceasta de a renunța la aceste avantaje pretinse ar fi credibilă.

³¹² Comisia contestă această argumentație, care nu ar lua în considerare situația în caz de realizare a operațiunii.

b) Aprecierea Tribunalului

- 313 În decizia atacată, Comisia a examinat poziția pe care ar deține-o entitatea rezultată din concentrare la aeroportul din Dublin, în măsura în care aceasta din urmă ar rezulta din combinarea celor două companii aeriene care sunt de departe cele mai mari utilizatoare ale acestui aeroport (punctul 7.8.8 din decizia atacată).
- 314 Astfel cum reiese de la punctul 36 din orientări, această putere de piață a fost examinată de Comisie pentru a evalua dacă entitatea rezultată din concentrare ar putea-o utiliza pentru a împiedica intrarea sau dezvoltarea concurenților (considerentul 701 al deciziei atacate). La capătul acestui examen, Comisia a considerat că temerea concurenților Ryanair de a vedea entitatea rezultată din concentrare utilizând majoritatea sa în cadrul Dublin Airport Coordination Committee (Comitetul de Coordonare al Aeroportului din Dublin, în cadrul căruia ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar deține majoritatea voturilor întrucât operează mai mult de 56 % din „activitățile de transport aerian”) și poziția sa puternică unică la aeroportul din Dublin pentru a influența regulatorul astfel încât acesta să organizeze aeroportul potrivit exigențelor Ryanair nu era lipsită de temei. Comisia și-a încheiat analiza arătând că concentrarea ar permite noii entități „să aibă o pondere mai mare” în procesul consultativ privind taxele de aeroport, alocarea dotărilor aeroportului sau proiectele de extindere, ceea ce ar putea face mai dificilă intrarea sau extinderea concurenților săi (considerentele 706-708 ale deciziei atacate).
- 315 Argumentele expuse de reclamantă pentru a contesta această analiză nu sunt susceptibile să repună în discuție temeinicia acesteia. În decizia atacată, Comisia a expus corespunzător cerințelor legale motivele pentru care entitatea rezultată din concentrare ar dispune de o putere de piață sporită care să îi permită influențarea deciziilor referitoare la anumite aspecte ale gestiunii aeroportului din Dublin. În particular, în ceea ce

privește posibilitatea noii entități de a obține taxe de aeroport preferențiale, Comisia a furnizat câteva exemple în cuprinsul deciziei (considerentul 702 al deciziei atacate).

- 316 În consecință, argumentația referitoare la poziția ansamblului Ryanair-Aer Lingus la aeroportul din Dublin trebuie respinsă.
- 317 Reiese din ansamblul celor ce precedă că al doilea motiv trebuie respins în întregime.
- 318 Incidența acestui răspuns în evaluarea analizei efectelor operațiunii asupra concurenței face totuși necesară examinarea celui de al treilea și a celui de al patrulea motiv, care sunt consacrate acestei probleme.

C — Cu privire la al treilea motiv, referitor la analiza concurențială rută cu rută

1. *Cu privire la admisibilitate*

a) *Argumentele părților*

- 319 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus, arată că argumentația prezentată în cadrul celui de al treilea motiv este inadmisibilă. În stadiul cererii introductive,

trimiterea la argumentele expuse în primele două motive, precum și la un raport depus în anexă nu ar fi suficientă în considerarea exigențelor articolului 44 din Regulamentul de procedură al Tribunalului. Argumentele prezentate în replică ar fi mult aprofundate în raport cu cele expuse în cererea introductivă, iar al doilea raport al York Aviation ar fi fost prezentat într-un stadiu foarte avansat al procedurii. În orice caz, Comisia contestă forța probantă a rapoartelor York Aviation, care ar oferi o prezentare „înșelătoare” a modului său de utilizare a probelor. Un anumit număr de categorii de probe utilizate în tabelele York Aviation ar fi mai utile pentru definiția pieței decât pentru evaluarea situației de concurență.

320 Reclamanta susține că analiza rută cu rută efectuată la punctul 7.9 din decizia atacată este afectată de trei erori principale. Această analiză ar fi fondată pe „erori generale” identificate în cadrul primelor două motive. Ele s-ar întemeia de asemenea pe elemente de probă care nu sunt solide și nu ar ține cont de datele furnizate de Ryanair în cadrul procedurii administrative. Comisia ar fi exclus astfel în mod eronat din analiza sa toți transportatorii naționali tradiționali pentru motivul că nu ar fi relevanți pentru a evalua consecințele concentrării, în timp ce mai mulți dintre aceștia ar fi prezenți și ar exercita o constrângere concurențială pe unele dintre cele 35 de rute examinate. În anexă la cererea introductivă, reclamanta a prezentat un prim raport, raportul York Aviation, datat septembrie 2007, care cuprinde un rezumat al datelor utilizate pentru fiecare dintre rutele relevante, precum și al criticilor pe care ea le formulează cu privire la modul în care Comisia le-a utilizat. Nu ar fi fost posibilă o obiecțiune detaliată la analiza rută cu rută în cererea introductivă fără a depăși numărul de pagini maxim pe care o cerere introductivă nu trebuie în principiu să îl depășească în fața Tribunalului. Pentru a ilustra mai în detaliu argumentele sale, reclamanta a prezentat, în anexă la memoriul în replică, un al doilea raport pregătit de York Aviation.

b) Aprecierea Tribunalului

321 În cererea introductivă, prezentarea celui de al treilea motiv face obiectul a cinci puncte, care constau în esență în trimiteri la argumentele prezentate în cadrul primelor două motive și în referiri generale la primul raport al York Aviation, datat septembrie 2007. Reclamanta se mulțumește să formuleze aceste observații subliniind că îi era imposibil să răspundă la analiza rută cu rută efectuată de Comisie ținând seama de Instrucțiunile practice pentru părți, în temeiul cărora numărul maxim de pagini al cererii introductive este stabilit la 50 și nu poate fi depășit decât în cazurile care prezintă o complexitate deosebită în fapt sau în drept [a se vedea alineatul (10) din Instrucțiunile practice pentru părți]. Doar în stadiul replicii reclamanta a contestat în mod detaliat analiza rută cu rută efectuată de Comisie la punctul 7.9 din decizia atacată pentru fiecare dintre cele 35 de piețe în cauză. Reclamanta a făcut trimitere sub acest aspect la al doilea raport al York Aviation fără a furniza vreun motiv pentru a explica prezentarea acestui raport în acest stadiu al procedurii.

322 Rezultă din ceea ce precedă că, chiar dacă argumentele invocate sub acest aspect sunt cele care au fost deja expuse în cadrul primelor două motive sau care reies din primul raport al York Aviation (în particular argumentele din raport care figurează la titlul E, intitulat „Analiza rută cu rută a utilizării datelor de către Comisie”), cererea introductivă conține o expunere sumară a celui de al treilea motiv, conform articolului 44 din Regulamentul de procedură. Această argumentație este reluată și dezvoltată în replică în considerarea observațiilor făcute sub acest aspect de Comisie în memoriul în apărare.

323 Astfel cum se arată la punctul 329 și următoarele de mai jos, argumentele reclamantei vizează, în esență, repunerea în discuție a constatărilor efectuate de Comisie în decizia atacată în ceea ce privește definirea pieței ca o piață de rute directe [iar nu ca o piață de la aeroport la aeroport, precum, de exemplu, cea constituită de ruta Dublin-Londra (Stansted) sau de ruta Dublin-Londra (Heathrow)], ponderea care trebuie dată

pasagerilor în tranzit (precum, de exemplu, cei a căror destinație reală este New York pe ruta Dublin-New York, via Londra), luarea în considerare a rolului jucat de pasagerii de afaceri sau de cei care sunt sensibili la factorul timp și eventualitatea unei intrări pe piața relevantă pentru a concura entitatea rezultată din concentrare (cu incidența pe care o poate avea notorietatea companiilor în cauză în Irlanda, prezența unei baze pe unul dintre punctele acestei rute sau particularitățile aeroporturilor respective).

³²⁴ Aceste argumente, prezentate sumar în cererea introductivă și expuse în primul raport al York Aviation, datat septembrie 2007, precum și în memoriul în replică, încorporează evaluarea generală invocată în cererea introductivă, potrivit căreia Comisia ar fi săvârșit erori în cadrul analizei sale privind relația de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus și în cadrul examinării eventualelor intrări pe diferitele piețe ca urmare a concentrării.

³²⁵ În consecință, trebuie să se considere că argumentele expuse în cererea introductivă în ceea ce privește al treilea motiv răspund exigențelor articolului 44 din Regulamentul de procedură și că puteau fi expuse în replică ținând seama în special de indicațiile furnizate în primul raport al York Aviation din septembrie 2007, prezentat în anexa la cererea introductivă.

³²⁶ Cu titlu incidental, trebuie subliniat că această argumentație este necesară reclamantei pentru a obține anularea deciziei atacate. Astfel, analiza referitoare la o rută dată poate în sine să justifice decizia Comisiei de interdicere a operațiunii în considerarea criteriului consacrat la articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice. Crearea unei poziții dominante care ar avea ca efect împiedicarea în mod semnificativ a unei concurențe efective pe una dintre aceste rute ar fi suficientă în sine pentru a antrena incompatibilitatea operațiunii cu piața comună, sub rezerva

rezultatului analizei creșterilor în eficiență și a angajamentelor efectuată în cadrul examinării celui de al patrulea și a celui de al cincilea motiv.

327 În ceea ce privește al doilea raport al York Aviation, prezentat pentru a ilustra mai în detaliu argumentele reclamantei, trebuie să se constate că, după cum arată Comisia, acest raport a fost prezentat în susținerea argumentației expuse în replică în completarea cererii introductive și a primului raport al York Aviation, fără ca întârzierea prezentării unui asemenea raport, referitor la conținutul analizei rută cu rută efectuate în decizia atacată, să fi făcut obiectul vreunei motivări.

328 În consecință, în conformitate cu articolul 48 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, Tribunalul nu va ține cont de conținutul celui de al doilea raport al York Aviation în cadrul aprecierii pe care o va efectua cu privire la argumentele părților.

2. *Cu privire la fond*

a) Pe ruta Dublin-Londra

Argumentele părților

329 Reclamanta susține că, pe ruta Dublin-Londra, care reprezintă aproximativ 30 % din piața transportului de călători dintre Irlanda și celelalte state membre ale Uniunii, cu

aproximativ 320 de rotații efectuate în fiecare săptămână, dintre care 100 efectuate de bmi, British Airways și CityJet, Comisia nu ar fi prezentat elemente de probă care să permită să se considere că acești concurenți nu erau susceptibili să exercite o „constrângere concurențială” asupra entității rezultate din concentrare.

330 În ceea ce privește bmi, care, cu 10-20 % din cotele de piață, este, potrivit deciziei atacate, principalul concurent al Ryanair și al Aer Lingus pe ruta Dublin-Londra, reclamanta arată că Comisia nu a explicat în ce mod faptul că aceasta este capabilă să propună un tranzit pasagerilor săi pe platforma sa din Heathrow este semnificativ (considerentul 795 al deciziei atacate). Astfel, la fel ca și pasagerii Aer Lingus, cea mai mare parte dintre cei ai bmi nu ar fi pasageri în tranzit. De asemenea, Comisia nu ar fi explicat în ce mod faptul că bmi propune o clasă economică și o clasă business ar însemna că nu ar face concurență Aer Lingus, care nu propune decât o clasă. Potrivit reclamantei, o asemenea diferență are, de altfel, puțină importanță pentru un zbor atât de scurt, iar Comisia nu a efectuat nicio comparație a tarifelor între clasa economică a bmi și clasa unică a Aer Lingus. Pe de altă parte, faptul că Aer Lingus efectuează dublul numărului de rotații efectuate de bmi și transportă dublul numărului de călători nu ar avea nicio importanță, din moment ce bmi ar fi în măsură să utilizeze marele număr de sloturi orare de care ar dispune la aeroportul Heathrow pentru a utiliza pe ruta Dublin-Londra sloturi utilizate până atunci pentru rute mai puțin rentabile.

331 În ceea ce privește British Airways, care efectuează 26-27 de rotații săptămânale dinspre Dublin în direcția aeroportului din Gatwick, reclamanta arată că Comisia nu a examinat dacă criteriile pe care le invocă și care sunt aceleași ca și cele pe le-a expus în ceea ce privește bmi erau importante în ochii pasagerilor de pe această rută. Pe de altă parte, considerând că British Airways ar fi cu atât mai puțin concurențială în comparație cu Aer Lingus și că nu deservește același aeroport londonez (aeroportul din Gatwick, iar nu Heathrow), Comisia s-ar fi contrazis, aceasta din urmă exprimând punctul de vedere potrivit căruia piețele relevante ar fi perechi de orașe.

- 332 În ceea ce privește CityJet, reclamanta arată că faptul că această companie aeriană utilizează aeronave de dimensiune mai mică, din cauza lungimii mai reduse a pistelor aeroportului din Londra-City, care nu ar putea fi utilizat de avioanele sale și de cele ale Aer Lingus, nu este pertinent pentru analiza concurenței. Întrebarea ar fi mai curând dacă oferta CityJet este suficient de competitivă pentru a constitui o soluție de schimb pe această rută. Or, în măsura în care atât CityJet, cât și Aer Lingus și Ryanair transportă un mare număr de clienți de afaceri, ar interesa prea puțin că doar CityJet transportă o majoritate de pasageri de afaceri mai sensibili la factorul timp. Astfel, Comisia ar fi apreciat, în considerentele 312-331 și 800 ale deciziei atacate, că exista o piață unică pentru pasagerii companiilor aeriene, fără distincție în raport cu sensibilitatea călătorilor la factorul timp. Din moment ce CityJet, Ryanair și Aer Lingus transportă atât pasageri de afaceri, cât și pasageri de vacanță, CityJet ar exercita o constrângere concurențială în ceea ce îi privește pe acești pasageri.
- 333 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecierea Tribunalului

- 334 În decizia atacată, Comisia a analizat efectele concentrării asupra concurenței în ceea ce privește ruta Dublin-Londra (considerentele 791-810 ale deciziei atacate). Ea a ajuns la concluzia potrivit căreia „operațiunea avută în vedere ar împiedica în mod considerabil o concurență efectivă din cauza creării unei poziții dominante pe [această rută]” (considerentul 810 al deciziei atacate).

- 335 Reclamanta reia și sub acest aspect argumentația prezentată în cadrul procedurii administrative care a fost înlăturată în decizia atacată. Această argumentație, care rămâne superficială și fragmentată, nu poate fi suficientă pentru repunerea în discuție a raționamentului expus de Comisie în decizia atacată pe baza rezultatelor obținute în cadrul procedurii administrative.
- 336 Astfel, trebuie subliniat că primul element luat în considerare în decizia atacată rezidă în importanța cotei de piață cumulate a părților la concentrare, care era pentru vara 2006 de 79 % dacă erau luați în considerare toți pasagerii sau de 81 % dacă erau excluși pasagerii în tranzit. Cota de piață cumulată fondată pe capacitatea avioanelor, iar nu pe numărul de pasageri transportați, ar fi fost de 76 % pentru iarna 2006-2007 și de 79 % pentru vara 2007 (considerentele 792-794 ale deciziei atacate). După cum se indică în decizia atacată (nota de subsol nr. 802 din decizia atacată), o asemenea cotă de piață constituie în sine proba unei poziții dominante pe piață (a se vedea în acest sens, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea General Electric/Comisia, punctul 41 de mai sus, punctul 115; a se vedea de asemenea punctul 17 din orientări).
- 337 Se impune a constata că reclamanta nu invocă argumente particulare cu privire la această cotă de piață. Argumentele expuse anterior în această privință în cadrul primului motiv au fost deja respinse (a se vedea punctul 39 și următoarele de mai sus). Argumentația prezentată în cadrul celui de al treilea motiv în ceea ce privește ruta Dublin-Londra se înscrie, așadar, în mod necesar într-un context concurențial în care realizarea operațiunii ar permite ansamblului Ryanair-Aer Lingus să dețină o cotă de piață extrem de importantă, de aproximativ 80 %. Or, astfel cum arată reclamanta, această piață este în mod particular semnificativă, deoarece reprezintă ea singură 30 % din piața de transport de călători între Irlanda și celelalte state membre ale Uniunii (a se vedea punctul 329 mai sus).

- 338 Al doilea element luat în considerare de Comisie în decizia atacată ține de rolul marginal susceptibil de a fi jucat de cei trei concurenți prezenți pe această rută. Niciunul dintre acești concurenți nu ar fi susceptibil să compenseze efectele anticoncurențiale legate de dispariția Aer Lingus, concurentul cel mai apropiat de Ryanair pentru zborurile pe ruta Dublin-Londra.
- 339 În ceea ce privește bmi, care deține 12-16 % din cota de piață, potrivit datelor luate în considerare, Comisia a arătat că existau mai multe diferențe între acest transportator și Aer Lingus. bmi este un transportator de rețea, care operează de la aeroportul Londra-Heathrow, chiar dacă majoritatea pasagerilor săi nu sunt în tranzit pe ruta Dublin-Londra (destinația lor finală fiind Londra, iar nu o altă destinație), și propune un serviciu la bord complet, cu o clasă economică și o clasă business, în timp ce Aer Lingus este un transportator direct care propune un serviciu la bord minimal și o clasă unică (considerentul 795 al deciziei atacate). Desigur, Comisia a arătat că Aer Lingus transporta de asemenea pasageri în tranzit în conformitate cu acordul său de partajare a codurilor cu British Airways, precum și pasageri de afaceri sau pasageri sensibili la factorul timp (considerentele 795 și 799 ale deciziei atacate), dar costurile structurale ale acestor întreprinderi sunt diferite, cele ale Aer Lingus fiind mai apropiate de cele ale Ryanair decât de cele ale bmi.
- 340 Comisia a arătat de asemenea că Aer Lingus transporta de două ori mai mulți pasageri decât bmi și că efectua aproape dublul rotațiilor săptămânale (considerentul 795 al deciziei atacate). Or, după cum a arătat Comisia în decizia atacată, în cadrul evaluării barierelor la intrare, extinderea activităților bmi la aeroportul din Dublin nu este dorită de această întreprindere și ar genera, de altfel, dificultăți importante din cauza situației aeroportului din Dublin sau a riscului de represalii (considerentele 760 și 764 ale deciziei atacate).

341 Acest lucru este valabil în ceea ce privește ceilalți doi concurenți prezenți pe piață, și anume British Airways și CityJet. Astfel cum reiese din decizia atacată, aceste companii sunt mai puțin apropiate de Ryanair decât Aer Lingus (considerentul 802 al deciziei atacate). British Airways este un transportator de rețea care oferă prestații complete, iar CityJet este un transportator care oferă zboruri destinate clientelei de afaceri către un aeroport situat în apropierea centrului orașului Londra. Aceste particularități îndepărtează modelul economic și capacitatea concurențială a acestor întreprinderi de cele ale ansamblului Ryanair-Aer Lingus. Pe de altă parte, atât British Airways, cât și CityJet au indicat că consolidarea prezenței lor la aeroportul din Dublin nu făcea parte dintre prioritățile lor (considerentul 748 al deciziei atacate, în ceea ce privește British Airways, și considerentul 718 al deciziei atacate, în ceea ce privește CityJet).

342 Astfel a putut Comisia să concluzioneze în decizia atacată că concurenții prezenți actualmente pe piață, susceptibili să își sporească acolo capacitățile, ca și, de altfel, concurenții potențiali, susceptibili să intre pe piață, nu ar exercita o „constrângere concurențială suficientă” asupra entității rezultate din concentrare (considerentele 804-809 ale deciziei atacate). În această privință, trebuie arătat că rolul marginal al celor trei concurenți vizați în decizia atacată nu este repus în discuție de reclamantă, care nu face decât să reia analiza expusă în decizia atacată înainte de a concluziona că ar fi eronat a afirma că acești concurenți nu ar fi susceptibili să exercite o „constrângere concurențială” asupra entității rezultate din concentrare (a se vedea punctul 330 de mai sus). Totuși, nu aceasta a afirmat Comisia în decizia atacată. Ea a indicat numai că concurenții actuali și potențiali nu ar fi susceptibili să exercite o „constrângere concurențială suficientă” asupra acestei entități.

343 În consecință, ținând seama de faptul că observațiile sale rămân superficiale și fragmentate, reclamanta nu demonstrează la un standard juridic corespunzător că analiza Comisiei nu este fondată în ceea ce privește ruta Dublin-Londra. Astfel, reclamanta se limitează în esență să arate că Comisia nu a prezentat elemente de probă care să permită să se considere că cei trei concurenți examinați în decizia atacată și care

reprezintă aproximativ 20 % din cotele de piață nu erau susceptibili să exercite o „constrângere concurențială” asupra entității rezultate din concentrare care ar controla aproximativ 80 % din această piață, în timp ce Comisia a expus în decizia atacată motivele pentru care acești concurenți nu erau susceptibili să concureze în mod eficace cu această nouă entitate din cauza diferenței de model economic, a barierelor la intrare și a extinderii capacității, precum și din cauza altor priorități ale lor de dezvoltare.

b) Cu privire la rutele Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester și Dublin-Newcastle

Argumentele părților

- ³⁴⁴ Reclamanta arată că Comisia a considerat că Aer Lingus și Ryanair nu ar face față unor constrângeri concurențiale semnificative din partea altor companii aeriene pe rutele Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester și Dublin-Newcastle, care reprezintă aproximativ 3 milioane de pasageri pe an. Motivele invocate în decizia atacată ar fi următoarele: fie modelul economic nu ar fi adecvat [precum cel al BA Connect, al bmi, al Air Malta, al Hapag Lloyd Express, al KLM, al Lufthansa, al Loganair, al Luxair și al CityJet (considerentele 816, 817, 835, 841 și 852 ale deciziei atacate)], fie modelul economic ar fi același, dar compania aeriană ar fi ales să pună capăt operațiunilor sale pe ruta în cauză [precum MyTravelLite, Go Fly, Brymon Airways, devenită BA City Express și ulterior BA Connect, și Gill Airways (considerentele 812, 816, 821, 830 și 840-848 ale deciziei atacate)], fie compania aeriană ar fi „rămas dureros marcată de o întâlnire precedentă cu Ryanair – iar nu cu Aer

Lingus” [precum easyJet și bmibaby (considerentele 812, 816, 857, 862, 867, 878 și 880 ale deciziei atacate)], fie compania ar opera în principal zboruri de clasă business, iar flota sa de aeronave ar fi prea restrânsă [precum CityJet și Luxair (considerentele 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 și 882 ale deciziei atacate)], fie aeroportul din Dublin nu ar face parte dintre preocupările strategice ale companiei aeriene, deși ar dispune de aeronave cu baze în aeroporturile adecvate ale Regatului Unit [precum BA Connect, Flybe, easyJet, Loganair, Globespan, Jet2 și Monarch (considerentele 825, 834, 843, 852 și 882 ale deciziei atacate)], fie compania nu ar fi confirmat că dorește să intre pe o rută dată [precum BA Connect, Flybe, Loganair, Globespan, bmibaby, Monarch și Jet2 (considerentele 825, 834, 843, 852 și 882 ale deciziei atacate)] sau ar fi indicat în mod expres Comisiei că nu dorea să intre pe o rută deservită de Ryanair [precum Aer Arann (considerentul 826 al deciziei atacate)], fie o intrare pe o scară mare sau o creștere a frecvenței operațiunilor existente ar fi necesare, dar nu ar fi posibile ținând seama de saturarea aeroporturilor [în ceea ce privește CityJet (considerentele 815-817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 și 870 ale deciziei atacate)] și/sau ar necesita investiții considerabile pentru a promova marca și a comercializa zborurile sale în Irlanda [în ceea ce privește BA Connect, Flybe, Globespan, easyJet și Monarch (considerentele 816, 825, 843 și 882 ale deciziei atacate)].

- 345 Reclamanta reproșează Comisiei că a „dat dovadă de incoerență” în analiza sa referitoare la aceste rute. Pe de o parte, atunci când concurenții sunt în mod semnificativ prezenți într-un aeroport, Comisia ar fi considerat că prezența lor pe acest aeroport nu era direct relevantă pentru evaluarea concurenței pe rutele deservite de Ryanair (considerentul 825 și nota de subsol nr. 864 din decizia atacată). Comisia ar fi refuzat de asemenea să țină cont de prezența concurenților care operează baze sau platforme în aceste aeroporturi, considerând că aceștia nu ar fi semnificativi pentru analiza rută cu rută, din moment ce ar reieși din anchetă și din propriile lor declarații că le-ar lipsi în mod invariabil capacitățile sau motivația pentru a intra pe ruta în cauză (considerentele 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 și 882 ale deciziei atacate). Pe de altă parte, atunci când prezența combinată a Ryanair și a Aer Lingus într-un aeroport

este semnificativă – precum la Birmingham sau la Edinburgh – Comisia ar fi pretins că situația era problematică în considerarea barierelor la intrare, precum absența de baze pentru concurenți, necesitatea unor „investiții considerabile în termeni de notorietate a mărcii și de marketing” atunci când transportatorii nu sunt instalați într-un aeroport și insuficiența sloturilor orare disponibile la orele de vârf sau accesul limitat la infrastructuri (sloturile de parcare cu contact) (considerentele 816, 817, 826, 843, 844 și 882 ale deciziei atacate).

³⁴⁶ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecierea Tribunalului

³⁴⁷ În decizia atacată, Comisia a analizat efectele concentrării asupra concurenței în ceea ce privește diferite rute dinspre Dublin și spre alte orașe din Regatul Unit decât Londra.

— Pe ruta Dublin-Birmingham

- 348 În ceea ce privește ruta Dublin-Birmingham (considerentele 811-819 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut ca rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută. Comisia a evocat de asemenea tentativa infructuoasă a MyTravelLite de a intra pe această piață în 2003-2004 și absența oricărei alte tentative ulterioare de acest tip (considerentul 815 al deciziei atacate), precum și retragerea bmibaby ca urmare a intrării Ryanair (considerentele 812 și 816 ale deciziei atacate).
- 349 De asemenea, Comisia a expus motivele pentru care transportatorii prezenți în unul dintre cele două aeroporturi care deservesc Birmingham (BA Connect, easyJet, Flybe, bmi, bmibaby, Monarch, Thomsonfly) nu ar fi susceptibili să exercite o constrângere concurențială suficientă asupra entității rezultate din concentrare prin intrarea pe ruta Dublin-Birmingham ca urmare a operațiunii (considerentul 816 al deciziei atacate). Reclamanta reia, fără a le contesta, motivele invocate de Comisie, care țin de existența barierelor la intrare pe aeroportul din Dublin sau de intențiile exprimate de acești transportatori, care au alte priorități decât piața irlandeză. În această privință, trebuie să se considere că aceste motive sunt, în sine, suficiente pentru a susține concluziile care au fost trase din acestea de Comisie în decizia atacată.
- 350 În plus, nu se poate pretinde, cum face reclamanta, că Comisia ar fi „dat dovadă de incoerență” în cadrul analizei sale în măsura în care ar fi ținut seama în mod diferit, pe de o parte, de situația particulară a Ryanair și a Aer Lingus la Dublin și chiar și la Birmingham în ceea ce privește Ryanair (considerentul 816 al deciziei atacate) și, pe de altă parte, de situația altor companii la aeroportul de destinație. Argumentul invocat de Ryanair în ceea ce privește posibilitatea concurării entității rezultate din concentrare de la baza deținută la aeroportul de destinație a fost astfel examinat și respins de Comisie pentru fiecare rută vizată (a se vedea considerentul 825 al deciziei atacate, în ceea ce privește ruta Dublin-Edinburgh, și nota de subsol nr. 864 inserată

sub acest din urmă considerent, în cadrul căreia Comisia extinde această concluzie la toate celelalte rute). Se impune, așadar, a respinge susținerea reclamantei în ceea ce privește toate rutele în legătură cu care Ryanair invocă o asemenea incoerență.

351 În ceea ce privește situația particulară a CityJet, care dispune de aeronave cu baza la Dublin și de aeronave staționate pe timp de noapte la Birmingham și care ar putea fi tentate să asigure ruta Dublin-Birmingham, pe care clientela de afaceri este importantă, Comisia a constatat că, pentru a concura Ryanair și Aer Lingus, această companie ar trebui să propună un serviciu cu frecvență ridicată care să acopere toate orele de vârf, ceea ce ar fi puțin probabil din cauza constrângerilor referitoare la sloturile orare la orele de vârf la aeroportul din Dublin și a lipsei sloturilor de parcare cu contact (considerentul 817 al deciziei atacate). În această privință, trebuie arătat că nici aceste motive nu sunt contestate de reclamantă și că sunt, ca atare, suficiente pentru a susține concluziile care au fost trase din acestea de Comisie în decizia atacată.

352 În ultimul rând, Comisia a respins în decizia atacată argumentul invocat de Ryanair potrivit căruia companii aeriene care nu ar avea avioane cu baza la Birmingham (Air Malta, Hapag Lloyd Express, KLM și Lufthansa) ar putea fi tentate să asigure zboruri dinspre această destinație către Dublin, de unde ar asigura de asemenea zboruri, dar către alte destinații, fără a avea, cu toate acestea, avioane cu bazele acolo. Potrivit Comisiei, a intra pe o rută fără a dispune de o bază la una sau cealaltă extremitate a acesteia este în general mai puțin eficace și, în sine, relativ rar. În plus, ar fi vorba de transportatorii în rețea care propun un serviciu la bord complet și ar fi puțin probabil ca ei să exercite o constrângere importantă asupra entității rezultate din concentrare (considerentul 817 al deciziei atacate). În această privință, trebuie de asemenea arătat că aceste motive nu sunt contestate de reclamantă și că sunt, ca atare, suficiente pentru a susține concluziile care au fost trase de Comisie din acestea în decizia atacată.

— Pe ruta Dublin-Edinburgh

- 353 În ceea ce privește ruta Dublin-Edinburgh (considerentele 820-828 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut ca rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută. Comisia a evocat de asemenea tentativa infructuoasă a Go Fly de a intra pe această piață în 2001-2002 și absența oricărei alte tentative ulterioare de acest gen. Ea a precizat, pe de altă parte, că această rută era foarte încărcată, cu cinci rotații pe zi efectuate de părțile la concentrare (considerentul 824 al deciziei atacate).
- 354 De asemenea, Comisia a expus motivele pentru care transportatorii care dețin baze sau platforme pe aeroportul din Edinburgh (BA Connect, easyJet, Flybe, Loganair și Globespan) nu ar fi susceptibili să exercite o constrângere concurențială suficientă asupra entității rezultate din concentrare intrând pe ruta Dublin-Edinburgh ca urmare a operațiunii (considerentul 825 al deciziei atacate). Reclamanta reia, fără a le contesta, motivele evocate de Comisie, care țin de existența unor bariere la intrare pe aeroportul din Dublin sau de intențiile exprimate de transportatorii menționați, care au alte priorități decât piața irlandeză. În această privință, este de asemenea necesar a considera că aceste motive sunt, ca atare, suficiente pentru a susține concluziile care au fost trase de Comisie în decizia atacată.
- 355 În ceea ce privește situația particulară a CityJet, care dispune de aeronave cu baza la Dublin și de aeronave staționate pe timp de noapte la Edinburgh și care ar putea fi tentate să asigure ruta Dublin-Edinburgh, care beneficiază de o importantă clientelă de afaceri, Comisia a reluat același raționament ca și cel pe care l-a expus în ceea ce privește ruta Dublin-Birmingham (considerentul 826 al deciziei atacate). În această privință, se impune a aminti că acest raționament nu este contestat de reclamantă și a considera că este suficient pentru a susține concluzia care a fost trasă de Comisie în decizia atacată.

— Pe rutele Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester și Dublin-Newcastle

³⁵⁶ Rutele Dublin-Glasgow și Dublin-Manchester se caracterizează prin cvasimonopolul de care ar beneficia entitatea rezultată din concentrare, în timp ce ruta Dublin-Newcastle ar da loc monopolului ansamblului Ryanair-Aer Lingus. În ceea ce privește ruta Dublin-Glasgow (considerentele 829-837 ale deciziei atacate), ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar reprezenta 96-99 % din cotele de piață, având ca unic concurent Loganair, care deține 1-4 % din cotele de piață și propune zboruri indirecte via Londonderry (Go Fly intrând pe această rută în 2001 înainte de a se retrage de acolo după șase luni de operare în 2002). În ceea ce privește ruta Dublin-Manchester (considerentele 838-846 ale deciziei atacate), ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar reprezenta 98-99,6 % din cotele de piață, având ca unic concurent Luxair, care deține 0,4-2 % din cotele de piață și propune zboruri Luxemburg-Dublin, via Manchester. În ceea ce privește ruta Dublin-Newcastle (considerentele 847-854 ale deciziei atacate), ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar reprezenta 96-99 % din cotele de piață, având ca unic concurent Loganair, care deține 1-4 % din cotele de piață și propune zboruri indirecte via Londonderry (Brymon Airways, devenită BA City Express și ulterior BA Connect, intrând pe această rută în 2001 înainte de a se retrage de acolo în 2003, și Gill Airways, intrând acolo în ianuarie 2001 înainte de a își înceta activitatea în luna septembrie a aceluiași an).

³⁵⁷ Comisia a respins de asemenea sub acest aspect, în decizia atacată, argumentele invocate de Ryanair în cadrul procedurii administrative în ceea ce privește concurenții potențiali care dispun de o bază pe aeroportul de destinație sau CityJet (a se vedea *mutatis mutandis* punctele 352 și 355 mai sus). În această privință, se impune a aminti că raționamentul Comisiei nu este contestat de reclamantă și a considera că este suficient pentru a susține concluziile care au fost trase în decizia atacată.

c) Pe rutele Shannon-Londra și Cork-Londra

Argumentele părților

- 358 Reclamanta susține că Comisia a modificat întinderea pieței geografice potrivit nevoilor sale. În evaluarea sa referitoare la concurența existentă, Comisia ar fi inclus toate aeroporturile din Londra în piața relevantă. În schimb, pentru evaluarea intrărilor potențiale, Comisia ar fi pretins că aeroporturile din Luton și Londra-City nu pot să se substituie celor din Heathrow, Gatwick sau Stansted (considerentele 860 și 870 ale deciziei atacate). În plus, Comisia ar fi evaluat în mod eronat gradul de probabilitate al unei intrări întemeindu-se pe numărul puțin semnificativ de rotații efectuate la ora actuală de companiile aeriene Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev și Air Southwest (considerentul 873 al deciziei atacate).
- 359 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecierea Tribunalului

- 360 În ceea ce privește ruta Shannon-Londra (considerentele 855-864 ale deciziei atacate), ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar reprezenta 100 % din cotele de piață (easyJet retrăgându-se de pe această piață în octombrie 2006 ca urmare a sosirii Ryanair ca reacție la intrarea easyJet pe rutele Cork-Londra și Knock-Londra).

361 În ceea ce privește ruta Cork-Londra (considerentele 865-876 ale deciziei atacate), ansamblul Ryanair-Aer Lingus ar reprezenta 100 % din cotele de piață (easyJet retrăgându-se de pe această piață în octombrie 2006, bmibaby retrăgându-se în ianuarie 2005 de pe această rută pe care o propunea din martie 2004, iar City Flyer Express nepropunând această rută decât până în octombrie 2001).

362 Comisia a respins de asemenea sub acest aspect, în decizia atacată, argumentul invocat de Ryanair în cadrul procedurii administrative în ceea ce privește concurenții potențiali care dispun de o bază pe aeroportul de destinație. Acest raționament, care se întemeiază pe puternica prezență a părților la concentrare în Irlanda și pe particularitățile anumitor aeroporturi londoneze, nu poate fi repus în discuție de argumentele reclamantei. Astfel, spre deosebire de ceea ce arată aceasta din urmă, substituibilitatea aeroporturilor londoneze pe partea de cerere nu înseamnă că particularitățile lor nu ar putea fi luate în considerare pe partea de ofertă când este vorba să se aprecieze capacitatea unui transportator de a se implanta pe o destinație. Raționamentul expus de Comisie în decizia atacată nu este, așadar, contradictoriu sub acest aspect.

363 De asemenea, în mod întemeiat a considerat Comisia că transportatorii care ar putea intra pe aceste rute operând o „rută în W” fără bază pe una sau cealaltă dintre destinații (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev și Air Southwest) nu erau susceptibili să concureze în mod eficace cu entitatea rezultată din concentrare.

364 În consecință, concluziile potrivit cărora operațiunea avută în vedere ar ridica obstacole considerabile în calea concurenței efective din cauza creării unei poziții dominante pe rutele Shannon-Londra și Cork-Londra nu sunt repuse în discuție prin argumentele reclamantei.

d) Pe rutele Dublin-Frankfurt, Dublin-Paris, Dublin-Madrid, Dublin-Bruxelles, Dublin-Berlin și Dublin-Hamburg (Lübeck)

Argumentele părților

³⁶⁵ Reclamanta reproșează Comisiei că ar fi exclus din analiza sa companiile următoare: Lufthansa, în ceea ce privește rutele Dublin-Berlin, Dublin-Frankfurt și Dublin-Hamburg (Lübeck), pentru motivul că pasagerii care au legături directe pe aceste rute nu ar reprezenta decât o parte redusă a activităților acestei companii (considerentele 913, 951 și 962 ale deciziei atacate), CityJet, în ceea ce privește ruta Dublin-Paris, pentru motivul că aceasta s-ar concentra pe o clientelă de afaceri mai rentabilă (considerentul 1017 al deciziei atacate), Iberia, în ceea ce privește ruta Dublin-Madrid, pentru motivul că modelul său economic s-ar întemeia pe activități în rețea cu servicii complete (considerentul 984 al deciziei atacate), Brussels Airlines, KLM, precum și VLM, Transavia și Airlinair, în ceea ce privește ruta Dublin-Bruxelles (considerentul 936 al deciziei atacate). Potrivit reclamantei, Comisia nu este „credibilă” când afirmă că acești transportatori nu ar fi în măsură să răspundă în mod efectiv unei creșteri a prețurilor de către entitatea rezultată din concentrare, în special pentru că deservesc deja rutele în cauză.

³⁶⁶ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecierea Tribunalului

³⁶⁷ Chiar dacă raționamentul urmat de Comisie pentru a examina fiecare rută este relativ similar, fiecare dintre acestea prezintă o anumită particularitate care trebuie amintită, în special în ceea ce privește concurenții sau companiile aeriene susceptibile să intre pe aceste piețe pentru a concura entitatea rezultată din concentrare.

— Pe rutele Dublin-Berlin și Dublin-Hamburg (Lübeck)

³⁶⁸ În ceea ce privește ruta Dublin-Berlin (considerentele 908-915 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut ca rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută. Comisia a evocat de asemenea prezența pe această piață a companiei Lufthansa, care s-a retras în octombrie 2000. Ea a amintit că existau bariere la intrare legate de aglomerarea aeroportului din Dublin, chiar dacă acestea puteau fi mai puțin pronunțate în acest caz, din cauza numărului limitat de frecvențe și a proporției mai puțin importante de pasageri sensibili la factorul timp decât pe alte rute.

³⁶⁹ În ceea ce privește ruta Dublin-Hamburg (Lübeck) (considerentele 956-964 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut ca rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută. Comisia a evocat de asemenea prezența pe această piață a Lufthansa, care s-a retras în octombrie 2000, și pe cea a Hapag-Lloyd Executive, care a intrat pe piața menționată în aprilie 2004 pentru a ieși în ianuarie 2006. Ea a amintit că existau bariere la intrare legate de aglomerarea aeroportului din Dublin, chiar dacă acestea puteau fi mai puțin pronunțate în acest

caz, din cauza numărului limitat de frecvențe și a proporției mai puțin importante de pasageri sensibili la factorul timp decât pe alte rute.

370 De asemenea, Comisia a expus motivele pentru care transportatorii care dispun de o bază la Berlin (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, easyJet) sau la Hamburg-Lübeck (Lufthansa, Air Berlin, Germanwings) nu ar fi susceptibili să exercite o constrângere concurențială suficientă asupra entității rezultate din concentrare intrând pe rutele Dublin-Berlin sau Dublin-Hamburg (Lübeck) ca urmare a operațiunii (considerentele 913 și 962 ale deciziei atacate). Reclamanta se limitează în această privință să indice faptul că, în ceea ce privește Lufthansa, Comisia nu ar fi „credibilă” când afirmă că această companie nu ar fi în măsură să răspundă în mod efectiv unei creșteri a prețurilor de către entitatea rezultată din concentrare (a se vedea punctul 365 de mai sus). Trebuie totuși arătat că Comisia a expus sub acest aspect mai multe motive perfect credibile. Astfel, ea a constatat, pe de o parte, că Lufthansa era un transportator de rețea tradițional care operează o rețea radială diferită de modelele directe și cu prestații minimale ale Ryanair și Aer Lingus și, pe de altă parte, că, ținând seama de retragerea sa de pe piață din anul 2000 (deși nu exista niciun alt concurent la acel moment), probabil că Lufthansa nu ar fi mai fi de acum înainte dispusă să intre pe aceste piețe în fața unei noi entități puternice a cărei structură de costuri nu este aceeași.

— Pe ruta Dublin-Bruxelles

371 În ceea ce privește ruta Dublin-Bruxelles (considerentele 931-938 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut ca rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută. Comisia a evocat de asemenea prezența pe această piață a Sabena (devenită Brussels Airlines), care s-a retras în noiembrie

2001. Ea a amintit că existau bariere la intrare legate de aglomerarea aeroportului din Dublin și de caracterul foarte încărcat al acestei rute.

- 372 De asemenea, Comisia a expus motivele pentru care transportatorii care dispun de o bază la Bruxelles (Brussels Airlines, KLM și VLM) sau la Eindhoven în Țările de Jos (Transavia și Airlinair), care nu este considerat ca un aeroport substituibil celui de la Bruxelles, nu ar fi susceptibili să exercite o constrângere concurențială suficientă asupra entității rezultate din concentrare intrând pe ruta Dublin-Bruxelles (considerentul 936 al deciziei atacate). Reclamanta se limitează în această privință să indice faptul că Comisia nu este „credibilă” când afirmă că aceste companii nu ar fi în măsură să răspundă în mod efectiv unei creșteri a prețurilor de către entitatea rezultată din concentrare (a se vedea punctul 365 de mai sus). Trebuie totuși arătat că Comisia a expus sub acest aspect mai multe motive perfect credibile. Astfel, ea a constatat că Brussels Airlines și KLM erau în principal transportatori în rețea care oferă servicii complete și al căror model economic diferă de cel al Ryanair și al Aer Lingus, că VLM se concentra în principal pe o clientelă de afaceri, operând cu aeronave mai mici care permit aterizarea pe aeroportul Londra-City, și că Transavia și Airlinair deserveau Eindhoven, iar nu Bruxelles.

— Pe ruta Dublin-Frankfurt

- 373 În ceea ce privește ruta Dublin-Frankfurt (considerentele 948-955 ale deciziei atacate), părțile la concentrare reprezentau o capacitate de 59-87 % din cotele de piață cumulate în cursul verii 2006, indiferent dacă pasagerii în tranzit erau sau nu erau luați în considerare. Cota de piață a concurentului Lufthansa oscila astfel între 13 și 41 %, luând în considerare pasagerii în tranzit.

374 În această privință, trebuie arătat că Comisia a expus în decizia atacată motivele pentru care Lufthansa nu ar fi susceptibilă să concureze în mod eficace entitatea rezultată din concentrare pe această piață. Astfel, în decizia atacată, Comisia a arătat că modelul economic al Lufthansa se distingea în mod clar de cele ale Aer Lingus și Ryanair. În plus, ea a constatat că Lufthansa opera un serviciu cu frecvență ridicată cu orare adaptate la valurile de plecări și de sosiri la aeroportul din Frankfurt. Comisia a constatat de asemenea că ar reieși din rezultatele anchetei efectuate în rândul clienților că mai mulți dintre clienții Aer Lingus sau ai Ryanair avuseseră în vedere cealaltă companie irlandeză ca substitut pentru un zbor Dublin-Frankfurt mai curând decât Lufthansa. Reclamanta nu poate, așadar, să invoce faptul că Comisia a exclus pur și simplu Lufthansa din analiza sa pentru motivul că pasagerii care au legături directe pe aceste rute nu ar reprezenta decât o parte redusă a activităților acestei companii (a se vedea punctul 365 de mai sus).

— Pe rutele Dublin-Madrid și Dublin-Paris

375 În ceea ce privește ruta Dublin-Madrid (considerentele 981-989 ale deciziei atacate), părțile la concentrare reprezentau o capacitate de 66-75 % din cotele de piață cumulate prevăzute pentru vara 2007, indiferent dacă pasagerii în tranzit erau sau nu erau luați în considerare. Cota de piață a concurentului Iberia oscila astfel între 25 și 34 %, luând în considerare pasagerii în tranzit. Comisia a evocat de asemenea prezența pe această piață a Spanair, care s-a retras în octombrie 2006. Ea a amintit în plus că existau bariere la intrare legate de aglomerarea aeroportului din Dublin, chiar dacă acestea puteau fi mai puțin pronunțate în acest caz, în măsura în care nu este vorba de o rută cu frecvență ridicată.

376 În ceea ce privește ruta Dublin-Paris (considerentele 1014-1021 ale deciziei atacate), părțile la concentrare reprezentau 61-80 % din cotele de piață cumulate pentru vara 2006, indiferent dacă pasagerii în tranzit erau sau nu erau luați în considerare. Cota de piață a concurentului CityJet oscila astfel între 20 și 39 %, luând în considerare

pasagerii în tranzit. Niciun alt transportator nu ar fi intrat pe această piață în cursul ultimilor ani.

377 În această privință, trebuie arătat că Comisia a expus în decizia atacată motivele pentru care Iberia, în ceea ce privește ruta Dublin-Madrid (considerentul 984 al deciziei atacate), și CityJet, în ceea ce privește ruta Dublin-Paris (considerentul 1017 al deciziei atacate), nu ar fi susceptibile să concureze în mod eficace entitatea rezultată din concentrare. Astfel, Comisia a subliniat că Iberia nu putea fi considerată drept un concurent apropiat părților la concentrare din cauza modelului său economic fondat pe activități în rețea și pe un serviciu la bord complet care se adresează unui număr semnificativ de pasageri în tranzit pe această rută. Pe de altă parte, Comisia a subliniat că CityJet avea ca principal obiectiv alimentarea zborurilor medii și pe lungă distanță ale Air France de la aeroportul Roissy-Charles-de-Gaulle. Acest raționament nu este contestat, în sine, de reclamantă, care critică numai credibilitatea acestuia, fără alte precizări. Reclamanta nu poate, așadar, susține că Comisia a exclus pur și simplu aceste două companii din analiza sa (a se vedea punctul 365 de mai sus).

e) Pe rutele Dublin-Milano și Dublin-Roma

Argumentele părților

378 Reclamanta susține că în mod eronat Comisia a înlăturat Alitalia drept concurent potențial al entității rezultate din concentrare din cauza retragerii sale recente de pe

rutele Dublin-Roma și Dublin-Milano, precum și a dificultăților sale financiare (considerentele 1011 și 1041 ale deciziei atacate). De asemenea, Comisia ar fi înlăturat în mod eronat existența unei amenințări concurențiale din partea acestui transportator de rețea care oferă servicii complete. Comisia nu ar fi furnizat astfel niciun element care să dovedească că Alitalia nu ar putea să propună din nou cu ușurință zboruri spre Dublin în ipoteza unei creșteri a prețurilor de către entitatea rezultată din concentrare, deși Alitalia ar deține numeroase avioane cu baza la Roma și la Milano.

- 379 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

Aprecierea Tribunalului

- 380 În ceea ce privește ruta Dublin-Milano (considerentele 1006-1013 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut drept rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută (100 % din cotele de piață cumulate fiind prevăzute pentru vara 2007). Comisia a evocat de asemenea prezența pe această piață a companiei Alitalia, care s-a retras în octombrie 2006, la câteva luni după intrarea Ryanair pe această rută. Ea a amintit că existau bariere la intrare legate de aglomerarea aeroportului din Dublin la orele de vârf.

- 381 În ceea ce privește ruta Dublin-Roma (considerentele 1036-1043 ale deciziei atacate), realizarea operațiunii ar fi avut drept rezultat crearea unui monopol care ar elimina orice concurență existentă pe această rută (100 % din cotele de piață cumulate fiind prevăzute pentru vara 2007). Comisia a evocat de asemenea prezența pe această piață

a companiei Alitalia, care s-a retras în octombrie 2005, înainte de a reveni pentru scurt timp în cursul verii 2006. Ea a amintit că existau bariere la intrare legate de aglomerarea aeroportului din Dublin la orele de vârf și de dezvoltarea acestei rute.

382 De asemenea, Comisia a expus motivele pentru care transportatorii care dispun de o bază la Milano sau la Roma (Alitalia, Air One, easyJet și MyAir) nu ar fi susceptibili să exercite o constrângere concurențială suficientă asupra entității rezultate din concentrare intrând pe rutele Dublin-Milano și Dublin-Roma (considerentele 1011 și 1041 ale deciziei atacate). Reclamanta se limitează în această privință să indice faptul că în mod eronat Comisia a considerat că Alitalia nu era susceptibilă să concureze în mod eficace entitatea rezultată din concentrare din cauza dificultăților sale financiare și a modelului său economic de companie care oferă un serviciu la bord complet. Trebuie totuși constatat că aceste motive permit justificarea concluziei care a fost trasă de Comisie în decizia atacată.

383 Reiese din ansamblul a ceea ce precedă că argumentele prezentate de reclamantă în ceea ce privește mai multe rute analizate în decizia atacată nu permit repunerea în discuție a concluziei Comisiei potrivit căreia realizarea operațiunii ar ridica obstacole considerabile în calea unei concurențe efective din cauza creării unei poziții dominante.

384 În plus, trebuie arătat că pozițiile dominante pe care concentrarea avută în vedere le-ar genera pe aceste rute sunt fie monopoliste, fie cvasimonopoliste sau foarte importante și sunt suficiente, ca atare, să valideze în acest stadiu al analizei concluzia trasă de Comisie potrivit căreia realizarea concentrării trebuie declarată incompatibilă cu piața comună.

385 Prin urmare, trebuie să se considere că, sub rezerva rezultatului analizei creșterilor în eficiență și a angajamentelor, efectuată în cadrul examinării celui de al patrulea și a celui de al cincilea motiv, Comisia a declarat în mod întemeiat concentrarea avută în vedere ca fiind incompatibilă cu piața comună.

D — Cu privire la al patrulea motiv, referitor la evaluarea creșterilor în eficiență pretinse

386 Cu titlu preliminar, trebuie subliniat că, potrivit considerentului (29) al Regulamentului privind concentrările economice:

„Pentru a determina impactul unei concentrări asupra concurenței de pe piața comună este necesar să se ia în considerare orice creștere în eficiență demonstrată și potențială, invocată de întreprinderile implicate. Este posibil ca creșterile în eficiență generate de concentrare să contracareze efectele pe care le-ar fi avut altfel asupra concurenței, în special potențialele efecte negative asupra consumatorilor, și ca, în consecință, concentrarea să nu ridice obstacole semnificative în calea concurenței efective de pe piața comună sau de pe o parte semnificativă a acesteia, în special ca rezultat al creării sau al consolidării unei poziții dominante. Comisia ar trebui să publice orientări privind condițiile în care creșterea în eficiență poate fi luată în considerare la evaluarea unei concentrări.”

387 Orientările Comisiei menționate în considerentul (29) al Regulamentului privind concentrările economice sunt prezentate la punctele 76-88 din orientări. Punctul 78 din orientări indică astfel că, pentru ca în cadrul evaluării concentrării Comisia să țină seama de creșterile în eficiență invocate și să fie în măsură să ajungă la concluzia că, în urma creșterilor în eficiență, nu există motive pentru a declara concentrarea compatibilă cu piața comună, creșterile în eficiență trebuie să fie în beneficiul consumatorilor,

specifice concentrării și verificabile. Aceste condiții sunt cumulative și sunt examinate în continuare potrivit ordinii adoptate de Comisie în decizia atacată.

388 Analiza efectuată de Comisie în decizia atacată, care este pertinentă în cadrul evaluării prezentului motiv, este structurată în jurul etapelor următoare. În primul rând, Comisia a expus argumentația prezentată de Ryanair în cadrul procedurii administrative potrivit căreia concentrarea nu ar prezenta niciun risc pentru concurență din cauza creșterilor în eficiență legate de aplicarea la Aer Lingus a modelului economic cu costuri scăzute al Ryanair. Aceste creșteri în eficiență ar rezulta din economii de scară realizate la nivelul costurilor de personal, al cheltuielilor aferente dreptului de proprietate asupra aeronavelor, al cheltuielilor de întreținere, al taxelor de aeroport, al costurilor de operare la sol și al costurilor de distribuție. Potrivit Ryanair, aceste creșteri în eficiență nu ar putea fi obținute nici printr-o altă operațiune, nici individual de cele două companii în absența unei asemenea concentrări. Aceste creșteri în eficiență s-ar repercuta asupra consumatorilor în termeni de reducere a prețului biletelor, de creștere a frecvenței zborurilor și a numărului de rute, precum și în termeni de îmbunătățire a produselor și a serviciului, fără a afecta calitatea serviciului Aer Lingus (punctul 7.10.2 din decizia atacată). Analiza Aer Lingus este de asemenea expusă în decizia atacată (punctul 7.10.3 din decizia atacată).

389 În al doilea rând, Comisia a subliniat că reieșea din principiile expuse în considerentul (29) al Regulamentului privind concentrările economice și în orientări că, pentru a putea contracara efectele negative ale unei concentrări cu privire la consumatori, creșterile în eficiență care rezultă din aceasta trebuie să fie verificabile (și anume justificate, cuantificate și susținute, în caz de necesitate, prin studii și documente interne), susceptibile să aducă un beneficiu consumatorilor și să nu fi putut fi obținute în aceeași măsură prin mijloace mai puțin anticoncurențiale decât concentrarea avută în vedere (creșteri în eficiență specifice concentrării). Aceste trei condiții (caracterul verificabil, beneficiul pentru consumatori și caracterul specific concentrării) sunt cumulative (punctele 7.10.1 și 7.10.4 din decizia atacată).

390 În al treilea rând, Comisia a considerat creșterile în eficiență pretinse de Ryanair ca nefiind verificabile, deoarece se întemeiau în principal pe afirmația generală potrivit căreia Ryanair ar fi în măsură să aplice în privința Aer Lingus modelul său economic și în particular nivelurile de costuri care sunt asociate acestuia, fără să fi ținut suficient seama de compensarea pierderilor în termeni de caracteristici ale produselor și de încasări. Mai multe afirmații ale Ryanair referitoare la creșterile în eficiență s-ar întemeia de asemenea pe prezumții care nu ar putea fi verificate în mod independent (punctul 7.10.4.2 din decizia atacată). Decizia atacată conține de asemenea o evaluare a specificității concentrării (punctul 7.10.4.3 din decizia atacată) și a beneficiilor pentru clienți (punctul 7.10.4.4 din decizia atacată).

391 Comisia a concluzionat în considerentul 1151 al deciziei atacate în sensul că creșterile în eficiență pretinse de Ryanair nu erau suficient verificabile și nu erau specifice concentrării. Potrivit Comisiei, chiar dacă s-ar presupune că aceste două condiții ar fi fost îndeplinite, aceste creșteri în eficiență ar fi afectat costurile fixe ale Aer Lingus (exploatarea aeronavelor), ceea ce lasă să se creadă că acestea nu ar fi profitat poate clienților. În sfârșit, Comisia a făcut referire la punctul 84 din orientări, potrivit căruia „[e]ste foarte puțin probabil ca o concentrare care generează o poziție de piață apropiată de cea de monopol sau un nivel similar de putere de piață să poată fi declarată compatibilă cu piața comună pe motiv că creșterile în eficiență ar fi suficiente pentru a contracara posibilele sale efecte anticoncurențiale”.

392 În esență, reclamanta critică acest aspect al deciziei atacate arătând că, în pofida eventualelor sale efecte anticoncurențiale, operațiunea de concentrare ar genera creșteri în eficiență. Aceste creșteri în eficiență ar fi verificabile, specifice concentrării și ar aduce beneficii consumatorilor. Prin urmare, criteriile prevăzute la punctul 76 și următoarele din orientări ar fi fost respectate, iar Comisia ar fi trebuit să declare operațiunea de concentrare compatibilă cu piața comună. În general, reclamanta reproșează Comisiei că ar fi înlăturat elementele concrete pe care ea le prezentase și că s-ar fi întemeiat pe „conjecturile” prezentate de Aer Lingus. Or, nu numai că Ryanair ar fi o referință

în ceea ce privește obținerea de creșteri în eficiență, dar Aer Lingus nu ar fi putut fi informată despre economiile de costuri realizate de Ryanair și ar fi fost în interesul său să subaprecieze creșterile în eficiență care rezultă din concentrare pentru a se apăra împotriva ofertei Ryanair și pentru a nu admite propria ineficacitate. Reclamanta reproșează de asemenea Comisiei că ar fi aplicat un „criteriu nerezonabil și eronat” în ceea ce privește amploarea creșterilor în eficiență pe care ar fi trebuit să le dovedească întemeindu-se pe punctul 84 din orientări, care stabilește o prezumție negativă împotriva efectelor creșterilor în eficiență într-o poziție apropiată de monopol. În speță, Ryanair arată că concentrarea avută în vedere nu ar crea un monopol.

³⁹³ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, arată că, în măsura în care operațiunea de concentrare ar conduce la o poziție apropiată de un monopol, este puțin probabil ca ea să poată fi declarată compatibilă cu piața comună pentru motivul că creșterile în eficiență generate ar contracara efectele sale anticoncurențiale. În orice caz, cele trei criterii care trebuie examinate nu ar fi îndeplinite: creșterile în eficiență pretinse de Ryanair nu ar fi nici verificabile, nici specifice concentrării și nu ar fi în beneficiul consumatorilor.

1. *Cu privire la caracterul verificabil al creșterilor în eficiență pretinse*

a) Argumentele părților

³⁹⁴ În primul rând, reclamanta contestă observația Comisiei potrivit căreia afirmațiile sale privind creșterile în eficiență ar fi întemeiate pe elemente care au în foarte mare

măsură un caracter ipotetic (considerentul 1133 al deciziei atacate). Ar fi fost furnizate Comisiei „calculare foarte detaliate”, pe baza experienței dobândite pe parcursul a 15 ani de activități comerciale în Europa și a utilizării a peste 130 de avioane pe mai mult de 500 de rute. Ryanair ar fi cea mai bine plasată pentru a prezenta „calculare riguroase, fiabile și verificabile”, spre deosebire de Comisie, care ar fi lipsită de experiență în materie, și de Aer Lingus, care nu ar fi un model de eficacitate. Chiar dacă s-ar presupune că aceste calculare comportă o marjă de eroare, rezultatul, și anume creșteri în eficiență care se ridică la 221,7 milioane de euro, nu poate fi pur și simplu înlăturat. Reclamanta critică de asemenea cerința formulată în considerentul 1133 al deciziei atacate, potrivit căreia ea ar fi trebuit să furnizeze documente anterioare concentrării care să evalueze în mod obiectiv și independent amploarea creșterilor în eficiență. Astfel, creșterile în eficiență ar exista independent de consemnarea lor în scris înainte sau după anunțarea concentrării. O asemenea cerință ar fi imposibil de îndeplinit, deoarece adesea doar după anunțul ofertei publice ar putea avea acces autorii săi la contabilitatea societății-țintă.

395 În al doilea rând, reclamanta menționează că, pentru a pretinde că creșterile în eficiență nu sunt verificabile, Comisia arată că aceasta presupune ca ea să fie în măsură să transfere „în întregime” modelul său economic către Aer Lingus fără a degrada, cu toate acestea, anumite caracteristici ale produsului. Comisia ar recunoaște astfel existența unei diferențe între modelul economic al Ryanair și cel al Aer Lingus. Această afirmație ar fi totuși rezultatul unei erori, din moment ce Ryanair nu ar fi avut intenția să transfere „în întregime” modelul său economic către Aer Lingus, ci numai să mențină un serviciu diferențiat consolidând totodată poziția Aer Lingus în termeni de creșteri în eficiență și de reducere a costurilor.

396 În al treilea rând, reclamanta susține că referirea făcută în cuprinsul considerentului 1134 al deciziei atacate la achiziționarea Buzz nu confirmă teza Comisiei. Astfel, flota Aer Lingus ar fi mult mai importantă decât cea a Buzz, iar economiile realizate în materie de carburant, de întreținere și de înlocuiri ar fi, așadar, mai importante, iar nu mai limitate, decât cele pe care le-ar fi permis achiziția menționată. În plus, astfel

cum ar fi procedat cu Buzz, Ryanair ar putea înlocui avioanele respective și negocia condiții mai bune de leasing decât cele care sunt în prezent acceptate de Aer Lingus.

397 În al patrulea rând, reclamanta amintește că s-a angajat în mod irevocabil, în cadrul ofertei publice, să reducă prețurile Aer Lingus, să elimine suplimentele legate de carburant într-un anumit timp, să mențină frecvențele și să îmbunătățească serviciul. Doar creșterile în eficiență i-ar fi permis să îndeplinească aceste angajamente asigurându-i în același timp rentabilitatea. Comisia nu ar putea, așadar, să afirme, în considerentul 1135 al deciziei atacate, că nu dispunea de nicio dată verificabilă care să stabilească că creșterile în eficiență ar putea fi realizate în ceea ce privește cele trei puncte esențiale pentru consumatori, și anume prețul biletelor, frecvența zborurilor și calitatea serviciului pe fiecare rută.

398 În al cincilea rând, reclamanta insistă asupra capacității entității rezultate din concentrare de a realiza economii în materie de publicitate ca urmare a unei puteri de cumpărare sporite pe toată rețeaua care ar fi acoperită ca urmare a operațiunii.

399 În al șaselea rând, reclamanta critică Comisia pentru faptul că nu a recunoscut interesul posibilității sale de a utiliza propriile opțiuni care îi permit achiziționarea sau leasingul unor Boeing 737 pentru a înlocui avioanele achiziționate în leasing cu costuri mari de Aer Lingus. Comisia ar fi văzut în aceasta un „simplu transfer de chirie” (considerentul 1137 al deciziei atacate). În absența concentrării, funcționarea Ryanair nu i-ar impune recurgerea la toate aceste opțiuni. Prin urmare, dacă ar recurge la acestea în beneficiul Aer Lingus, Ryanair nu ar suporta niciun „cost de oportunitate”. Comisia nu ar fi demonstrat că condițiile contractelor încheiate cu Boeing ar permite Ryanair să recurgă la aceste „opțiuni nedorite” și să revândă avioanele pe piața liberă,

nici că Ryanair ar alege într-adevăr să utilizeze aceste opțiuni pentru a concura astfel Boeing pe piața avioanelor noi. Un asemenea comportament nu ar fi „nici realist, nici rezonabil din punct de vedere comercial”. Ar fi de asemenea eronat faptul că Comisia a apreciat, în considerentul 1138 al deciziei atacate, că calculele efectuate de Ryanair în ceea ce privește costurile aferente dreptului de proprietate asupra aeronavelor erau „deosebit de optimiste”, neluând astfel în serios experiența acestora din urmă în acest domeniu.

400 În al șaptelea rând, reclamanta subliniază că în mod eronat Comisia a „prezumt”, în considerentul 1139 al deciziei atacate, că anumite economii prevăzute în materie de taxe de aeroport presupuneau transferarea zborurilor Aer Lingus de la aeroporturile principale cu costuri ridicate către aeroporturile secundare cu costuri reduse. Ryanair ar fi demonstrat astfel că economiile potențiale în materie de taxe de aeroport nu erau fondate pe reduceri ale costurilor la aeroportul din Dublin sau pe o modificare a aeroporturilor de destinație ale Aer Lingus. Logica concentrării ar consta în operarea avioanelor Aer Lingus în aeroporturile principale. În plus, spre deosebire de afirmațiile Aer Lingus prezentate în considerentul 1118 al deciziei atacate, Ryanair ar realiza timpi de rotație de 25 de minute la aeroportul din Dublin, care ar fi totuși un aeroport principal, în timp ce Aer Lingus ar opera pe baza unui timp de rotație de 40-55 de minute. Acești timpi ar fi de asemenea realizați în aeroporturi supraaglomerate precum cel din Birmingham sau cel din Manchester (a se vedea nota York Aviation din 19 ianuarie 2007 referitoare la creșterile în eficiență legate de rotații).

401 În al optulea rând, reclamanta arată că Comisia a interpretat greșit dreptul irlandez al societăților, din moment ce, în temeiul acestei legislații, Ryanair ar controla Aer Lingus de la momentul în care ar dobândi 50 % din acțiunile acesteia. „Caracterul ostil” al preluării, relevat în considerentul 1140 al deciziei atacate, ar fi, așadar, lipsit de relevanță, iar Comisia ar fi presupus în mod greșit că integrarea celor două întreprinderi ar deveni mai dificilă dacă Ryanair ar controla mai puțin de 100 % din acțiunile Aer Lingus.

402 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

403 În decizia atacată, Comisia a arătat că creșterile în eficiență pretinse de Ryanair nu erau verificabile, deoarece se întemeiau în principal pe afirmația generală potrivit căreia Ryanair ar fi în măsură să aplice Aer Lingus modelul său economic și mai ales nivelurile de costuri care sunt asociate acestuia, fără să se fi ținut seama suficient de compensarea scăderii caracteristicilor și beneficiilor produsului. Comisia a apreciat de asemenea că mai multe afirmații ale Ryanair referitoare la creșterile în eficiență se întemeiau pe prezumții care nu pot fi verificate în mod independent (punctul 7.10.4.2 din decizia atacată).

404 Condiția referitoare la caracterul verificabil al creșterilor în eficiență, prevăzută în orientări, nu ar fi, așadar, îndeplinită, ceea ce contestă reclamanta, care formulează opt critici sub acest aspect.

405 În ceea ce privește, în primul rând, aprecierile făcute de Comisie în decizia atacată privind datele furnizate de Ryanair (considerentul 1133 al deciziei atacate; a se vedea punctul 395 de mai sus), trebuie amintit mai întâi că Comisia a considerat că „mai multe afirmații ale Ryanair referitoare la creșteri în eficiență se întemeia[u] pe prezumții care nu pot fi verificate în mod independent”. Comisia a subliniat de asemenea în

decizia atacată că „[n]iciun document anterior concentrării, care să evalueze în mod obiectiv și independent întinderea creșterilor în eficiență generate de dobândirea Aer Lingus, nu [părea] să existe”. În acest context, Comisia a indicat că „apreci[a] ca esențială prezentarea unor asemenea documente pentru a arăta, pe de o parte, că modelul economic al Ryanair este diferit, unic și superior celui al Aer Lingus și, pe de altă parte, că structura sa de costuri ar putea fi reprodusă cu succes în privința Aer Lingus după concentrare”. Asemenea indicații pot fi înțelese în sensul că s-ar putea impune părții care notifică să prezinte date care răspund definiției sus-menționate a documentelor a căror prezentare este considerată ca „esențială” de Comisie.

⁴⁰⁶ Cu toate acestea, reiese din cuprinsul punctului 86 din orientări că creșterile în eficiență trebuie să fie „verificabile”, astfel încât Comisia să se poată asigura în mod rezonabil că creșterile în eficiență se „pot” materializa și sunt suficient de semnificative încât să contracareze posibilele prejudicii pe care concentrarea le-ar putea aduce consumatorilor. Potrivit aceluiași punct din orientări, cu cât sunt „mai precise și mai convingătoare” creșterile în eficiență invocate, cu atât mai bine va putea Comisia să le evalueze. În această privință, se precizează că, acolo unde este în mod rezonabil posibil, ar trebui „estimate” creșterile în eficiență și beneficiul pentru consumatori și că, în cazul în care nu sunt disponibile datele necesare unei analize cantitative exacte, trebuie să fie posibilă prevederea unui impact „determinabil pozitiv asupra consumatorilor, și nu unul marginal”. Condiția privind caracterul verificabil al creșterilor în eficiență nu impune, așadar, ca partea care notifică să furnizeze date susceptibile să fie verificate în mod independent de către un terț sau documente anterioare concentrării care să permită evaluarea în mod obiectiv și independent a întinderii creșterilor în eficiență generate de achiziție.

407 Această interpretare este susținută de interpretarea punctului 87 din orientări, din care reiese că majoritatea informațiilor care ar permite Comisiei să evalueze creșterile în eficiență se află exclusiv în posesia părților la concentrare și că, în consecință, revine părților care fac notificarea să comunice, în timp util, informațiile necesare.

408 De asemenea, enumerarea nelimitativă a dovezilor relevante pentru evaluarea creșterilor în eficiență care figurează la punctul 88 din orientări cuprinde elemente de probă de natură diferită, fără ca accentul să fie pus pe necesitatea de a fi susceptibile să facă obiectul unei verificări independente sau de a fi anterioare concentrării. Această enumerare vizează în special documentele interne folosite de conducerea întreprinderii pentru a decide asupra concentrării, declarațiile conducerii către proprietari și către piețele financiare privind creșterile în eficiență preconizate, exemplele anterioare de creșteri în eficiență și de beneficii aduse consumatorilor, precum și studiile experților externi, anterioare concentrării, privind tipul și amploarea creșterilor în eficiență și gradul în care consumatorii pot beneficia de acestea.

409 Posibilitatea unei verificări independente a prezumțiilor pe care se întemeiază afirmațiile Ryanair referitoare la creșterile în eficiență nu era, așadar, impusă de orientări, care definesc îndrumările Comisiei aplicabile în această privință. În orice ipoteză, Comisia nu ar fi putut, așadar, în speță, să înlătore datele prezentate de Ryanair pentru simplul motiv că s-ar fi întemeiat pe prezumții care nu puteau fi verificate în mod independent. De asemenea, Comisia nu ar fi putut impune un tip special de documente, precum documente anterioare concentrării care să evalueze în mod obiectiv și independent întinderea creșterilor în eficiență generate de achiziționare, pentru contestarea pertinentei informațiilor care rezultă dintr-un alt tip de documente susceptibile de a fi furnizate.

410 În acest context, Ryanair era îndrituit să prezinte Comisiei propriile date referitoare la creșterile în eficiență preconizate din concentrare, fără a recurge în mod necesar la o evaluare susceptibilă să fie verificată în mod independent de un terț sau care să fi trebuit să fi fost realizată înaintea anunțului privind concentrarea. Activitatea comercială nu permite în mod necesar furnizarea unor asemenea documente în timp util, iar documentele utilizate de o întreprindere pentru a iniția o ofertă publică, indiferent dacă provin de la această întreprindere sau de la consilierii acesteia, sunt prin natura lor susceptibile să prezinte o anumită relevanță în ceea ce privește susținerea conținutului afirmațiilor referitoare la creșterile în eficiență.

411 Trebuie totuși subliniat că Comisia a examinat în mod concret dacă creșterile în eficiență pretinse de Ryanair erau „verificabile” în sensul că îi permiteau să aibă certitudinea, într-o măsură rezonabilă, că concretizarea lor era probabilă și că erau suficient de importante pentru a contracara efectul potențial păgubitor al concentrării pentru consumatori. Astfel, Comisia a subliniat în considerentul 1133 al deciziei atacate că, în considerarea afirmațiilor Ryanair cu privire la creșterile în eficiență, „[părea] foarte optimist a afirma că Ryanair ar [fi] în măsură să aplice în întregime Aer Lingus modelul său economic și mai particular nivelurile de costuri care sunt asociate acestuia, fără a compensa scăderea caracteristicilor și beneficiilor produsului”. Comisia a arătat că „Ryanair nu [a prezentat] nicio probă obiectivă sau convingătoare în această privință în afară de o anumită încredere în «stilul său de gestiune mai agresiv»”.

412 Această critică a datelor furnizate de Ryanair constă în repunerea în discuție a capacității lor de a demonstra că creșterile în eficiență pretinse sunt susceptibile să contracareze efectele negative pe care operațiunea ar putea, în absența acestora, să le producă asupra concurenței. În această privință, punctul 87 din orientări indică faptul că această probă incumbă părților care fac notificarea. Aceste creșteri în eficiență trebuie „cuantificate” sau, cel puțin, „în mod clar determinate”, după cum reiese din cuprinsul punctului 86 din orientări.

413 În absența unor elemente care permit să se dovedească faptul că creșterile preconizate din cauza aplicării, în privința Aer Lingus, a modelului economic al Ryanair luau în considerare pierderile pe care le-ar antrena abandonarea modelului economic adoptat de Aer Lingus, Comisia era îndrituită să repună în discuție caracterul verificabil al creșterilor în eficiență pretinse. Or, reclamanta se mulțumește, și sub acest aspect, să pretindă în înscrisurile sale că modelul său economic este superior celui al Aer Lingus și că aceasta ar antrena creșteri în eficiență care se ridică la 221,7 milioane de euro (considerentul 1106 al deciziei atacate și în special tabelul nr. 3). Acestea sunt cifrele care sunt contestate de Comisie. În considerentele 1135 și 1140 ale deciziei atacate, Comisia a subliniat de asemenea că Ryanair nu a demonstrat că putea reduce costurile Aer Lingus fără repercusiuni asupra calității serviciilor sale.

414 În consecință, întrucât Ryanair nu a explicat de ce raționamentul Comisiei ar fi eronat în ceea ce privește nedemonstrarea faptului că ar putea reduce costurile Aer Lingus fără repercusiuni asupra calității serviciilor acestei întreprinderi, trebuie să se considere că în mod justificat putea pune în discuție Comisia caracterul verificabil al creșterilor în eficiență pretinse în considerarea datelor furnizate de Ryanair sub acest aspect.

415 În ceea ce privește, în al doilea rând, incidența asupra analizei a diferenței de model economic dintre Aer Lingus și Ryanair, aceasta din urmă susține în esență că Comisia nu a ținut seama de intenția sa de a menține un serviciu diferențiat, fără a transfera „în întregime” modelul său economic către Aer Lingus (considerentul 1133 al deciziei atacate; a se vedea punctul 395 de mai sus).

416 Această critică nu ține seama de faptul că Comisia a luat perfect în considerare ipoteza evocată de reclamantă. Astfel, îndoielile sale privind caracterul verificabil al creșterilor în eficiență pretinse în considerarea datelor furnizate de reclamantă se

prezintă în modul următor: fie Ryanair implementează integral modelul său economic și atunci trebuie să se ia în considerare pierderile în materie de caracteristici ale produselor și de încasări care provin din modelul economic al Aer Lingus în cadrul evaluării creșterilor în eficiență pretinse de Ryanair; fie Ryanair menține, cum ar avea intenția, caracteristicile produselor și încasările care provin din modelul economic al Aer Lingus și atunci creșterile în eficiență vor fi în mod necesar mai reduse decât cele care rezultă dintr-o aplicare integrală a modelului de prestații cu costuri scăzute și cu preț scăzut al Ryanair. Tocmai pe această imprecizie care afectează datele furnizate de Ryanair și-a întemeiat Comisia în mod justificat raționamentul pe care l-a urmat în decizia atacată.

417 În ceea ce privește, în al treilea rând, referirea făcută în decizia atacată la urmarea dată dobândirii de Ryanair a companiei Buzz, filială a KLM (considerentul 1134 al deciziei atacate; a se vedea punctul 396 de mai sus), trebuie subliniat că părțile recunosc că această achiziție nu era de aceeași natură precum dobândirea proiectată a Aer Lingus. Aceasta este tocmai soluția expusă în decizia atacată, care demonstrează diferențele dintre aceste două operațiuni (dispariția mărcii Buzz, restituirea avioanelor, suspendarea celei mai mari părți a deservirilor). Creșterile în eficiență invocate de Ryanair pe baza acestui exemplu se întemeiază, așadar, pe ipoteza unei aplicări integrale a modelului economic al Ryanair întreprinderii achiziționate.

418 În ceea ce privește, în al patrulea rând, întinderea angajamentului luat de reclamantă în cadrul ofertei publice referitor la reducerea prețurilor propuse de Aer Lingus, la eliminarea suplimentelor legate de carburant, la menținerea frecvențelor și la îmbunătățirea serviciului (considerentul 1134 al deciziei atacate; a se vedea punctul 397 de mai sus), astfel cum arată Comisia în înscrisurile sale, fără ca reclamanta să conteste acest aspect, o promisiune de a adopta, pe o durată neprecizată și potențial foarte scurtă, un comportament dat nu poate fi considerată nici ca o creștere în eficiență, nici ca dovada existenței unei creșteri în eficiență.

419 În ceea ce privește, în al cincilea rând, creșterile în eficiență referitoare la eventualele reduceri ale costurilor publicitare (considerentul 1136 al deciziei atacate; a se vedea punctul 398 de mai sus), critica formulată de reclamantă nu repune în discuție conținutul temerii expuse în decizia atacată. Astfel, dacă Ryanair are intenția de a menține politica de diferențiere a Aer Lingus în termeni de marcă și de calitate, Aer Lingus va trebui să urmeze propria strategie diferențiată de marketing. O asemenea alegere ar putea într-adevăr să necesite menținerea cheltuielilor publicitare pentru a se asigura că clienții nu confundă cele două companii.

420 În ceea ce privește, în al șaselea rând, costurile aferente dreptului de proprietate asupra aeronavelor (considerentele 1137 și 1138 ale deciziei atacate; a se vedea punctul 399 de mai sus), Comisia a considerat în decizia atacată că, în ceea ce privește utilizarea opțiunilor deținute de Ryanair care îi permit achiziționarea de aeronave la prețuri inferioare prețurilor pieței, ipoteza probabilă ar fi că Ryanair exercită aceste opțiuni pentru a-și reînnoi propria flotă aeriană. Dacă Ryanair intenționa să obțină un profit imediat prin intermediul vânzării unor noi aeronave unei alte companii aeriene sau să transfere aceste opțiuni către Aer Lingus pentru reînnoirea flotei aeriene a acestei companii, costul de substituție al utilizării alternative a aeronavelor ar fi egal cu creșterea în eficiență, ceea ce ar anula-o pe aceasta. Comisia a arătat de asemenea că, chiar dacă cele două ipoteze precedente nu s-ar verifica, ipotezele utilizate pentru cuantificarea costurilor aferente dreptului de proprietate asupra aeronavelor păreau „deosebit de optimiste” în măsura în care se întemeiau pe posibilitatea de a vinde flota Aer Lingus la valoarea sa contabilă.

421 Criticile reclamantei nu repun în cauză temeinicia acestei analize. În ceea ce privește posibilitatea de a nu exercita aceste opțiuni, desigur că această posibilitate există, dar Ryanair ar pierde astfel beneficiul eventual al acesteia. Referitor la dorința exprimată de reclamantă ca Comisia să demonstreze că condițiile contractelor încheiate cu Boeing îi permiteau să exercite aceste „opțiuni nedorite” și să revândă avioanele pe piața liberă sau că ar alege într-adevăr să utilizeze aceste opțiuni pentru a concura astfel Boeing pe piața avioanelor noi, este dificil de înțeles în ce mod ar fi necesară această

demonstrație. Comisia se limitează astfel să evoce diferitele soluții oferite Ryanair în cazul în care decidea să își exercite opțiunile, arătând că aceste opțiuni erau inițial concepute pentru reînnoirea flotei Ryanair. În ultimul rând, reclamanta nu arată în ce mod critica formulată de Comisie în ceea ce privește caracterul optimist al unei vânzări a flotei Aer Lingus la prețul valorii sale contabile ar fi eronată doar din cauza experienței sale în acest domeniu.

422 În ceea ce privește, în al șaptelea rând, taxele de aeroport și costurile aferente operațiunilor la sol (considerentul 1139 al deciziei atacate; a se vedea punctul 400 de mai sus), trebuie să se constate, asemenea Comisiei, că aceasta din urmă nu a făcut decât să evidențieze în decizia atacată că „diminuarea costurilor care ar rezulta din transferul serviciilor Aer Lingus către aeroporturi secundare nu ar constitui în sine creșteri în eficiență”. Aceasta se poate înțelege prin intermediul exemplului dat de Comisie, care arată că Ryanair a susținut, printre altele, că încheiase un acord cu aeroportul din Bergamo în temeiul căruia acesta îi facturează un cost pe pasager net inferior celui reclamat companiei Aer Lingus pentru a deservi Milano. Bergamo ar fi totuși un aeroport secundar nedeservit de Aer Lingus, astfel încât creșterea în eficiență pretinsă nu poate fi realizată decât prin transferarea către Bergamo a zborurilor actuale ale Aer Lingus spre Milano-Linate și Milano-Malpensa. Ținând seama de necesitatea acestei modificări a ofertei de servicii a Aer Lingus, rezultă, așadar, că în mod întemeiat Comisia a contestat în decizia atacată existența unei asemenea creșteri în eficiență.

423 În ceea ce privește, în al optulea rând, incidența unor participații de control mai mult sau mai puțin importante ale Ryanair în cadrul Aer Lingus (considerentul 1140 al deciziei atacate; a se vedea punctul 401 de mai sus), în mod întemeiat Comisia a considerat în esență, în decizia atacată, că o participație inferioară nivelului de 100 % ar face mai dificilă realizarea creșterilor în eficiență pretinse ținând seama de „caracterul ostil” al concentrării notificate. Opoziția susceptibilă a fi manifestată de acționarii Aer Lingus care nu ar accepta preluarea controlului de către Ryanair, unii dintre ei, precum statul irlandez sau personalul Aer Lingus, putând deține o participație semnificativă

la capitalul Aer Lingus, prezintă astfel riscul de a întârzia sau de a pune în discuție anumite decizii care ar putea fi adoptate de Ryanair pentru reducerea costurilor.

- 424 Reiese din ceea ce precedă că criticile reclamantei referitoare la caracterul verificabil al pretinselor creșteri în eficiență trebuie respinse.

2. Cu privire la caracterul propriu concentrării al unora dintre pretinsele creșteri în eficiență

a) Argumentele părților

- 425 Reclamanta contestă afirmația Comisiei potrivit căreia anumite creșteri în eficiență, precum reducerea cheltuielilor de personal, o mai bună utilizare a avioanelor, precum și reducerea cheltuielilor cu carburantul și a cheltuielilor de distribuție, „nu sunt, se pare, specifice concentrării” și ar putea fi obținute de Aer Lingus independent de aceasta (considerentele 1143-1145 ale deciziei atacate). Reclamanta recunoaște că Aer Lingus și-a redus costurile unitare începând cu 2001, dar arată că reiese din ultimul raport intermediar al acestei companii că costurile acesteia din urmă sunt în creștere. În plus, costurile Aer Lingus ar rămâne substanțial mai ridicate decât cele ale Ryanair, distanța adâncindu-se. Fără operațiune, Aer Lingus nu ar putea beneficia de economii de scară asociate achiziționării sale de către Ryanair. Întrucât numărul de avioane de care dispune Aer Lingus nu a sporit substanțial în cursul ultimilor cinci ani, ar fi rezonabil să se prezume că Aer Lingus nu ar putea, nici nu ar vrea să crească rapid pentru a opera la aceeași scară ca Ryanair. Unele creșteri în eficiență nelegate de scară, precum reducerea timpilor de rotație la aeroportul din Dublin, ar fi într-o mare

măsură specifică concentrării, deoarece Aer Lingus nu ar fi încercat să obțină timpi de rotație mai scurți (a se vedea răspunsul Ryanair din 25 ianuarie 2007 la cererea de informații a Comisiei fondată pe articolul 11 din Regulamentul privind concentrările economice). Spre deosebire de afirmațiile Comisiei, concurența pretins exercitată de Ryanair asupra Aer Lingus nu ar fi constituit, în sine, un stimul pentru ca aceasta din urmă să rămână un operator eficace.

- ⁴²⁶ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- ⁴²⁷ Reiese de la punctul 85 din orientări că creșterile în eficiență sunt relevante pentru evaluarea concurențială în cazul în care reprezintă o consecință directă a concentrării notificate, neputând fi obținute la un nivel similar prin practici mai puțin anticoncurențiale. În aceste împrejurări, Comisia consideră că creșterile în eficiență sunt generate de concentrare și, în consecință, specifice acesteia. Părțile la concentrare trebuie să furnizeze în timp util toate informațiile relevante necesare pentru a demonstra că nu există mijloace mai puțin anticoncurențiale, realiste și realizabile, decât concentrarea notificată. Comisia ține seama doar de mijloacele care se pot aplica în mod rezonabil în situația comercială în care se află părțile la concentrare în ceea ce privește practicile comerciale stabilite în sectorul de activitate în cauză.

- 428 În decizia atacată, Comisia a arătat că unele dintre creșterile în eficiență pretinse, precum reducerea costurilor de personal, o mai bună utilizare a avioanelor, precum și reducerea costurilor carburantului și a cheltuielilor de distribuție ar putea de asemenea să fie realizate de Aer Lingus independent de operațiunea avută în vedere (punctul 7.10.4.3 din decizia atacată).
- 429 Pentru a contesta această afirmație, reclamanta se limitează să afirme că reiese din ultimul raport intermediar al Aer Lingus, din data de 30 august 2007, că costurile acestei întreprinderi sunt în creștere și că, în orice caz, sunt superioare propriilor costuri. Concentrarea avută în vedere ar permite Aer Lingus să beneficieze de economii de scară mai importante decât cele pe care le-ar fi putut realiza în absența operațiunii.
- 430 Cu toate acestea, trebuie să se considere că primul argument al reclamantei nu poate fi admis în măsura în care nu se poate reproșa Comisiei că nu ar fi luat în considerare, în scopul adoptării deciziei atacate, la 27 iunie 2007, rezultate care nu au fost publicate decât la 31 august 2007. Prin urmare, după cum recunoaște, de altfel, reclamanta, pe bună dreptate Comisia s-a întemeiat în decizia atacată pe faptul că, „[d]in 2001, Aer Lingus a dezvoltat o aptitudine confirmată de a reduce costurile unitare”. În plus, argumentul dedus din economiile de scară, invocat de Ryanair, nu repune în discuție temeinicia afirmației Comisiei care invocă mai curând eficacitatea combinației preț-calitate adoptată de Aer Lingus.
- 431 În consecință, criticile referitoare la caracterul propriu concentrării al unora dintre pretinsele creșteri în eficiență trebuie respinse.

3. *Cu privire la avantajul pentru consumatori*

a) Argumentele părților

⁴³² Reclamanta arată că Comisia a admis legătura existentă între costurile fixe legate de intrarea pe o rută și nivelurile de profit de la care intrarea devine rentabilă, precum și creșterea concurenței pe care o asemenea intrare este susceptibilă să o genereze pe o rută dată (considerentul 1147 al deciziei atacate). Comisia ar fi concluzionat, așadar, în mod eronat că „creșterile în eficiență pretinse cu privire la costurile fixe nu ar afecta deciziile Ryanair referitoare la fixarea prețurilor zborurilor existente” (considerentul 1148 al deciziei atacate). Astfel fiind, Comisia nu ar ține cont de faptul că, în industria aeronautică, costurile fixe se repercutează rapid asupra deciziilor privind producția marginală și frecvențele. Ryanair ar fi cunoscută pentru costurile de operare reduse și pentru repercutarea nivelului scăzut al acestor costuri asupra prețurilor propuse consumatorilor. În plus, în industria aeronautică, prestatorii ar trebui să opereze ajustări frecvente pe termen scurt ale capacităților și orarelor, ceea ce structura de costuri a Aer Lingus nu ar permite. Comisia ar fi indicat de asemenea în mod eronat că „beneficiile clienților nu ar fi, prin urmare, imediate, ci condiționate de o înlănțuire de evenimente și, în consecință, în mod considerabil mai puțin certe decât efectul asupra prețurilor al unei reduceri a costurilor marginale (care ar încuraja reduceri de preț imediate)” (considerentul 1148 al deciziei atacate). O asemenea afirmație nu ar fi nici motivată, nici susținută prin elemente de probă și ar fi în contradicție cu experiența Ryanair.

⁴³³ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, contestă argumentele reclamantei făcând trimitere la decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

434 În ceea ce privește avantajul pentru consumatori, punctul 79 din orientări arată că principalul punct de referință în evaluarea creșterilor în eficiență invocate este ca, în urma concentrării, consumatorii să nu se găsească într-o situație mai precară. În acest scop, creșterile în eficiență trebuie să fie substanțiale și să se producă în timp util, fiind, în principiu, în avantajul consumatorilor de pe acele piețe relevante în care este altfel probabil să apară probleme de concurență.

435 În această privință, reiese din cuprinsul punctului 80 din orientări că concentrările pot genera diverse tipuri de creșteri în eficiență care pot da naștere unor prețuri mai scăzute sau altor avantaje pentru consumatori. De exemplu, economiile de costuri de producție sau de distribuție pot oferi entității rezultate în urma concentrării capacității și motivația de a aplica prețuri mai mici în urma concentrării. În funcție de nevoia de a determina dacă creșterile în eficiență vor fi în beneficiul net al consumatorilor, este mai probabil ca creșterile în eficiență legate de costuri care duc la reduceri ale costurilor variabile sau marginale să fie mai relevante pentru evaluarea creșterilor în eficiență decât reducerile de costuri fixe; în principiu, probabilitatea este mai mare ca primele să genereze prețuri mai scăzute pentru consumatori. Reducerile de costuri rezultate pur și simplu din reducerile anticoncurențiale ale producției nu pot fi considerate creșteri în eficiență în beneficiul consumatorilor.

436 Pe de altă parte, reiese din cuprinsul punctului 84 din orientări că motivația entității rezultate în urma concentrării de a transfera creșterile în eficiență asupra consumatorilor este adesea legată de existența unei presiuni concurențiale din partea întreprinderilor rămase pe piață și a concurenților potențiali. Cu cât sunt mai accentuate posibilele efecte negative asupra concurenței, cu atât mai mult Comisia trebuie să se asigure că creșterile în eficiență invocate sunt substanțiale, realizabile și transferabile consumatorului, la un nivel satisfăcător. Sub acest aspect, orientările arată că este

foarte puțin probabil ca o concentrare care generează o poziție de piață apropiată de cea de monopol sau un nivel similar de putere de piață să poată fi declarată compatibilă cu piața comună pentru motivul că creșterile în eficiență ar fi suficiente pentru a contracara posibilele sale efecte anticoncurențiale.

437 În decizia atacată, ca răspuns la susținerea Ryanair potrivit căreia reducerile costurilor de operare ale aeronavelor afectează decizia „marginală” a companiei aeriene de a asigura sau de a nu asigura un zbor pe o anumită rută, Comisia a recunoscut că scăderea costurilor fixe de intrare pe o rută diminuează nivelurile de randament de la care intrarea devine rentabilă și că această intrare tindea la sporirea concurenței pe o rută dată (considerentele 1146 și 1147 ale deciziei atacate).

438 Comisia a examinat în continuare gradul de certitudine și rapiditatea repercusiunii acestor avantaje asupra consumatorilor pentru a evidenția că creșterile în eficiență pretinse cu privire la costurile fixe nu ar afecta deciziile Ryanair referitoare la fixarea prețurilor zborurilor existente. Potrivit Comisiei, beneficiile clienților nu s-ar materializa decât dacă Ryanair alegea să sporească frecvențele pe rutele sale existente sau să deschidă o nouă rută care nu ar fi viabilă înainte de reducerea costurilor fixe, dar care ar deveni astfel după concentrare. Prin urmare, chiar dacă creșterile în eficiență erau atinse, beneficiile clienților nu ar fi imediate, ci condiționate de o înlănțuire de evenimente și, în consecință, în mod considerabil mai puțin certe decât efectul asupra prețurilor al unei reduceri a costurilor marginale, care ar încuraja reduceri de preț imediate (considerentul 1148 al deciziei atacate).

439 Pe de altă parte, Comisia a arătat că, întrucât Ryanair susține doar că costurile Aer Lingus pot fi aduse la propriile niveluri, această împrejurare nu ar face nicio diferență în raport cu situația anterioară concentrării, din moment ce „pragul de rentabilitate”

al Ryanair și întinderea rutelor rentabile nu s-ar schimba, chiar dacă toate creșterile în eficiență ar fi atinse (considerentul 1149 al deciziei atacate). Dimpotrivă, pe rutele existente pe care serviciile se suprapun, efectul imediat al concentrării ar rezida în internalizarea deciziilor Ryanair și ale Aer Lingus în materie de tarife și de randament. Presupunând o politică de maximizare a profiturilor, entitatea rezultată din concentrare ar avea tot interesul să ridice prețurile pe aceste rute, din cauza cotelor de piață foarte ridicate ale noii entități, și orice transfer de pasageri între mărcile Ryanair și Aer Lingus ar rămâne în cea mai mare parte în cadrul acestei entități, în particular în ceea ce privește rutele care ar trece de la un duopol la un monopol (considerentul 1150 al deciziei atacate).

⁴⁴⁰ Comisia a admis că, în teorie, acest efect ar putea fi contracarat dacă creșterile în eficiență cu privire la costurile fixe ar justifica adăugarea de către Ryanair a unor frecvențe suplimentare pe rutele afectate, ceea ce în continuare ar trage prețurile în jos. Ea a considerat cu toate acestea că, dat fiind nivelul extrem de ridicat al cotelor de piață ale noii entități, adesea apropiat de monopol, și faptul că creșterile în eficiență pretinse s-ar aplica în mare parte mărcii Aer Lingus, era puțin probabil ca efectul scăderii prețurilor al acestor creșteri în eficiență să fie suficient pentru a răsturna creșterea prețurilor care rezultă din suprapunerea orizontală și din pierderea de concurență consecutivă concentrării (considerentul 1150 al deciziei atacate).

⁴⁴¹ În această privință, trebuie arătat, precum Comisia, că Ryanair nu contestă evaluarea potrivit căreia eventuale creșteri în eficiență nu sunt susceptibile să se repercuteze asupra consumatorilor ținând seama de cotele de piață foarte importante deținute de noua entitate pe cea mai mare parte a rutelor pe care serviciile se suprapun. Astfel, chiar dacă s-ar presupune că afirmația Ryanair potrivit căreia toate economiile în materie de costuri ar fi utilizate pentru scăderea prețurilor în scopul creșterii volumelor este demonstrată, adevărata prioritate a Ryanair ar rămâne probabil aceea de a maximiza beneficiile. Pe piețe pe care toată concurența ar fi eliminată ca urmare a

concentrării, ar fi, fără îndoială, mult mai rentabil ca pretinsa reducere a costurilor fixe ale Aer Lingus să nu profite consumatorilor.

442 În consecință, criticile referitoare la avantajul pentru consumatori trebuie respinse.

443 Reiese din ceea ce precedă că criticile reclamantei referitoare la caracterul verificabil al creșterilor în eficiență, la caracterul lor propriu concentrării și la avantajul pentru consumatori trebuie toate respinse. Prin urmare, întrucât reclamanta nu a demonstrat că analiza expusă de Comisie în decizia atacată este eronată în ceea ce privește cele trei condiții cumulative stabilite pentru a defini împrejurările în care poate lua în considerare creșteri în eficiență pentru a aprecia o concentrare, al patrulea motiv trebuie respins în ansamblul său.

4. Concluzie cu privire la analiza efectelor operațiunii asupra concurenței

444 Reiese din analiza primelor patru motive că niciun argument prezentat de reclamantă nu este susceptibil de a repune în discuție constatările efectuate de Comisie în decizia atacată potrivit cărora realizarea concentrării ar ridica obstacole considerabile în calea concurenței efective din cauza creării unei poziții dominante pe mai multe piețe dinspre sau spre Dublin, Cork și Shannon.

445 Aceste poziții dominante sunt fie de monopol, fie de cvasimonopol sau foarte importante și sunt suficiente, ca atare, să valideze concluzia Comisiei potrivit căreia realizarea concentrării trebuie declarată incompatibilă cu piața comună.

446 În continuare, trebuie examinate al cincilea și ultimul motiv, referitor la angajamente.

E — *Cu privire la al cincilea motiv, referitor la evaluarea angajamentelor*

1. *Considerații preliminare*

447 Trebuie amintit cadrul de analiză aplicabil angajamentelor înainte de a examina conținutul angajamentelor în litigiu în prezenta cauză.

a) *Cu privire la cadrul de analiză a angajamentelor*

448 Controlul concentrărilor are ca obiect să acorde întreprinderilor implicate autorizația necesară în prealabil pentru realizarea oricărei concentrări de dimensiune comunitară. În cadrul acestui control, aceste întreprinderi pot propune Comisiei angajamente în vederea emiterii unei decizii prin care să fie constatată compatibilitatea

concentrării preconizate cu piața comună (Hotărârea Tribunalului din 9 septembrie 2008, MyTravel/Comisia, T-212/03, Rep., p. II-1967, punctele 116-118).

449 În funcție de etapa în care a ajuns procedura administrativă, angajamentele propuse trebuie să permită Comisiei fie să considere că respectiva concentrare notificată nu mai ridică îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața comună în etapa examinării preliminare [articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice], fie să răspundă obiecțiilor formulate în cadrul examinării aprofundate [articolul 18 alineatul (3) coroborat cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice]. Aceste angajamente permit, așadar, în primul rând, să se evite inițierea etapei examinării aprofundate sau, ulterior, să se evite adoptarea unei decizii prin care concentrarea este declarată incompatibilă cu piața comună (a se vedea Hotărârea MyTravel/Comisia, punctul 448 de mai sus).

450 Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice permite astfel Comisiei să dispună ca decizia prin care o concentrare este declarată compatibilă cu piața comună să fie, în conformitate cu criteriul prevăzut la articolul 2 alineatul (2) din regulamentul menționat, însoțită de impunerea unor condiții și a unor obligații destinate să asigure că întreprinderile în cauză respectă angajamentele pe care și le-au asumat față de aceasta pentru a realiza compatibilitatea cu piața comună a concentrării (a se vedea Hotărârea MyTravel/Comisia, punctul 448 de mai sus).

451 Ținând seama atât de importanța intereselor financiare și a aspectelor industriale sau comerciale aflate în joc, inerente acestui tip de concentrare, cât și de competențele de care dispune Comisia în materie, este în interesul întreprinderilor în cauză să faciliteze munca administrației. Din aceleași motive, Comisia este obligată să dea dovadă de diligență maximă în exercitarea misiunii sale de control al concentrărilor (a se vedea, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea MyTravel/Comisia, punctul 448 de mai sus, punctul 119).

- 452 Trebuie de asemenea arătat că, în cadrul controlului concentrărilor, Comisia nu este abilitată să accepte decât angajamente de natură a face operațiunea notificată compatibilă cu piața comună (a se vedea, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârea General Electric//Comisia, punctul 41 de mai sus, punctul 555).
- 453 Trebuie să se considere în această privință că angajamentele propuse de una dintre părțile la concentrare nu îndeplinesc acest criteriu decât în măsura în care Comisia este în măsură să concluzioneze, cu certitudine, că va fi posibil să le aplice și că remediile care rezultă din acestea vor fi suficient de viabile și de durabile pentru a asigura că crearea sau consolidarea unei poziții dominante sau obstacolele în calea unei concurențe efective, pe care angajamentele intenționează să le împiedice, nu sunt susceptibile să se producă într-un viitor relativ apropiat (a se vedea, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice și în considerarea faptului că remediile propuse în prezenta cauză nu erau toate de natură structurală, Hotărârea General Electric/Comisia, punctul 41 de mai sus, punctul 555).
- 454 Pe de altă parte, reiese din articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 802/2004 al Comisiei din 7 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului privind concentrările economice (JO L 133, p.1) că angajamentele asumate de întreprinderile în cauză în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice se depun la Comisie în cel mult 65 de zile lucrătoare de la data inițierii procedurii. Atunci când termenul de adoptare a unei decizii adoptate în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice este prelungit, perioada de 65 de zile lucrătoare este automat prelungită cu un număr identic de zile lucrătoare. În speță, termenul prevăzut de articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 802/2004 se împlinea la 3 mai 2007 (considerentul 1237 al deciziei atacate).

455 În ceea ce privește angajamentele prezentate cu întârziere, rezultă din cuprinsul punctului 43 din Comunicarea privind măsurile corective admisibile în temeiul fostului Regulament privind concentrările economice și în temeiul Regulamentului (CE) nr. 447/98 al Comisiei (JO 2001, C 68, p. 3, denumită în continuare „Comunicarea Comisiei privind măsurile corective”), ale cărei soluții au fost reluate de Comisie în prezenta cauză în ceea ce privește Regulamentul privind concentrările economice și Regulamentul nr. 802/2004, că angajamentele părților participante la o concentrare notificată pot fi luate în considerare dacă sunt îndeplinite două condiții cumulative, și anume, pe de o parte, condiția ca aceste angajamente să soluționeze în mod clar și fără a mai fi nevoie de o examinare suplimentară problemele privind concurența identificate în prealabil și, pe de altă parte, condiția să existe suficient timp pentru a consulta statele membre cu privire la aceste angajamente (a se vedea, în ceea ce privește fostul Regulament privind concentrările economice, Hotărârile EDP/Comisia, punctul 28 de mai sus, punctul 163, și MyTravel/Comisia, punctul 449 de mai sus, punctul 127).

b) Cu privire la descrierea și evaluarea angajamentelor din 3 mai 2007

456 În considerentul 1153 al deciziei atacate, Comisia a indicat că, în cadrul procedurii administrative, Ryanair a prezentat mai multe serii de angajamente: la 29 noiembrie 2006, „angajamentele inițiale ale fazei I”, la 14 decembrie 2006, „angajamentele modificate ale fazei I”, la 17 aprilie 2007, în răspuns la comunicarea privind obiecțiunile, „angajamentele inițiale ale fazei II” și, la 3 mai 2007, potrivit Comisiei, „angajamentele definitive” (denumite în continuare „angajamentele din 3 mai 2007”).

457 Comisia a arătat că angajamentele din 3 mai 2007 se prezentau sub forma mai multor documente, și anume, pe de o parte, o „scrisoare de angajamente”, care conținea o descriere a angajamentelor propuse și comentarii generale asupra anchetei, precum și asupra caracterului adecvat al angajamentelor menționate și, pe de altă parte, o anexă

conformă cu formatul angajamentelor din texte model ale Comisiei care descrie „detaliile mecanismelor angajamentului nr. 2” (considerentul 1162 al deciziei atacate).

⁴⁵⁸ Potrivit descrierii efectuate în decizia atacată (considerentul 1164 al deciziei atacate), esențialul conținutului angajamentelor propuse poate fi rezumat prin intermediul distincției dintre angajamentele referitoare la sloturi (primele patru măsuri) și cele care nu au niciun raport cu sloturile (ultimele două măsuri):

— în primul rând, Ryanair s-a angajat să facă disponibile sloturi pe ruta dinspre și spre Londra-Heathrow în cadrul unui „acord de leasing”, aceste sloturi fiind rezervate exclusiv British Airways și Air France (a se vedea de asemenea nota de subsol nr. 1410 inserată sub considerentul 1164 al deciziei atacate);

— în al doilea rând, Ryanair s-a angajat, în cazul în care ar fi necesar, să facă disponibile sloturi pe alte rute pe care serviciile se suprapun dinspre și spre Dublin (ceea ce, în opinia sa, ar permite companiilor aeriene să exploateze un anumit număr de aeronave cu baza la Dublin) și a propus în plus să facă disponibil un număr echivalent de sloturi în aeroporturi de destinație specifice, pentru rutele pe care serviciile se suprapun, în cazul în care ar fi necesar;

— în al treilea rând, Ryanair s-a angajat, în cazul în care ar fi necesar, să facă disponibile sloturi pe rutele pe care serviciile se suprapun dinspre și spre Cork și Shannon (este vorba de sloturi zilnice la Cork și la Shannon și de un număr echivalent de sloturi la Londra-Stansted pentru zborurile spre Londra-Stansted, precum

și de sloturi privind rutele Cork și Liverpool pentru a facilita intrarea pe rutele Cork-Manchester și Cork-Liverpool);

- în al patrulea rând, în cuprinsul „scrisorii de angajamente”, Ryanair a propus „să nu finalizeze achiziționarea Aer Lingus” înainte de a fi găsit un „cumpărător” care să se angajeze să ocupe sloturile pentru exploatarea aeronavelor cu baza la Dublin;

 - în al cincilea rând, Ryanair s-a angajat să reducă imediat tarifele pe distanțe scurte ale Aer Lingus cu cel puțin 10 %, să înlăture imediat suplimentele pentru carburant pe care Aer Lingus le aplică zborurilor sale de lungă distanță, să păstreze marca Aer Lingus și să mențină o operare a Aer Lingus distinctă de a sa;

 - în al șaselea rând, Ryanair s-a angajat, pe de o parte, să nu sporească, dincolo de frecvențele operate în comun de Aer Lingus și de Ryanair, frecvențele de zbor pe totalitatea rutelor relevante pe care serviciile se suprapun, „în eventualitatea unui nou operator pe rută”, și aceasta pe fiecare rută pentru o durată de șase sezoane ale International Air Transport Association (IATA) după finalizarea concentrării, și, pe de altă parte, să nu reducă frecvențele pe aceste rute, „în afară de cazul în care una dintre acestea nu este sau încetează să fie rentabilă” (înghețarea frecvențelor).
- 459 Comisia a amintit în continuare că transmisese angajamentele din 3 mai 2007 terților într-o versiune neconfidențială însoțită de un chestionar pentru a le permite să își facă cunoscut punctul de vedere și să clarifice anumite aspecte factuale (de exemplu în ceea ce privește întinderea suficientă a măsurii corective sau probabilitatea unei intrări declanșate de aceste angajamente) (considerentul 1165 al deciziei atacate).

- 460 În sfârșit, Comisia a expus rezultatul evaluării angajamentelor din 3 mai 2007 (considerentele 1166-1234 ale deciziei atacate), înainte de a concluziona că „nu [erau] suficiente pentru rezolvarea obstacolelor semnificative identificate în calea unei concurențe efective și, în consecință, [că] nu [puteau] face concentrarea propusă compatibilă cu piața comună” (considerentul 1235 al deciziei atacate).
- 461 În primul rând, Comisia a arătat că angajamentele din 3 mai 2007 erau formulate într-o manieră oarecum neclară și adesea contradictorie (punctul 8.2.1 din decizia atacată). Potrivit acesteia, din cauza lipsei lor de claritate, nu este posibilă nici implementarea, nici punerea lor în aplicare, întrucât angajamentele din 3 mai 2007 nu îndeplinesc condițiile minime definite de Comunicarea privind măsurile corective admisibile și în Hotărârea General Electric/Comisia, punctul 41 de mai sus (punctul 555).
- 462 Observațiile Comisiei sub acest aspect privesc formatul angajamentelor (punctul 8.2.1.1 din decizia atacată), lipsa de claritate a angajamentului referitor la „cumpărătorul direct” (punctul 8.2.1.2 din decizia atacată), mecanismele cesiunii de sloturi (punctul 8.2.1.3 din decizia atacată) și descrierea „angajamentului nr. 1” (punctul 8.2.1.4 din decizia atacată).
- 463 În al doilea rând, Comisia a examinat conținutul angajamentelor din 3 mai 2007, înainte de a concluziona că nu erau în măsură să elimine problemele de concurență identificate (punctul 8.2.2 din decizia atacată). În esență, Comisia a criticat faptul că angajamentele avute în vedere nu constituiau o cesiune de activitate, necesară în speță, ci în principal o „măsură corectivă legată de acces” definită în conformitate cu

modelul adoptat pentru cazurile precedente privind companii aeriene. Următoarele motive sunt expuse în decizia atacată:

- în ceea ce privește lotul de sloturi pe rutele pe care serviciile se suprapun dinspre și spre Dublin, Cork și Shannon (punctul 8.2.2.1 din decizia atacată), ancheta Comisiei și rezultatele consultării actorilor pieței cu privire la angajamentele din 3 mai 2007 ar fi arătat că nu exista nicio indicație de intrare suficientă pe marea majoritate a rutelor identificate și că această ofertă de sloturi nu restabilește concurența pe o parte importantă din cele 30 de rute relevante pe care serviciile se suprapun. Comisia a arătat astfel că propunerea unui „cumpărător direct” nu poate corecta absența de perspectivă de intrare (considerentele 1197 și 1198 ale deciziei atacate), că întinderea angajamentelor propuse era insuficientă, aglomerarea aeroporturilor nefiind principala barieră la o intrare în concurență directă cu ansamblul Ryanair-Aer Lingus (considerentele 1199-1206 ale deciziei atacate), că angajamentele nu ar privi sloturile referitoare la aeroporturile de destinație importante, precum Roissy-Charles-de-Gaulle, Frankfurt-am-Main, Bruxelles, Milano-Linate sau Milano-Malpensa (considerentele 1207-1209 ale deciziei atacate), că angajamentele ar putea doar să permită o „intrare fragmentată”, mai puțin susceptibilă să restabilească o concurență efectivă (considerentele 1210-1212 ale deciziei atacate), și că angajamentele neglijau modelul de operare al noului operator (considerentele 1213-1215 ale deciziei atacate);

- în ceea ce privește lotul de sloturi pe ruta Dublin-Londra (Heathrow) (punctul 8.2.2.2 din decizia atacată), consultarea actorilor pieței ar fi confirmat analiza Comisiei potrivit căreia British Airways și Air France, precum și cel puțin unul dintre concurenții lor erau interesate de obținerea acestor sloturi și de extinderea activităților lor existente pe această rută. Chiar dacă, din cauza clauzei de exclusivitate privind British Airways și Air France, sloturile oferite nu ar conduce la noi intrări, Comisia a recunoscut că această ofertă de sloturi, admitând că acestea ar fi cedate, ar conduce probabil la o expansiune din partea concurenților pe această rută, care ar putea exercita într-o anumită măsură o constrângere asupra

ansamblului Ryanair-Aer Lingus pe ruta Dublin-Londra (considerentul 1216 al deciziei atacate). Comisia a exprimat totuși unele îndoieli în ceea ce privește caracterul suficient și efectivitatea acestor angajamente pentru mai multe motive: dificultatea de a determina dacă aceste companii aeriene ar putea oferi servicii cu costuri scăzute comparabile celor propuse de Ryanair, susceptibile să înlocuiască suficient dispariția presiunii concurențiale exercitate de Aer Lingus (considerentul 1217 al deciziei atacate), incertitudinea în ceea ce privește aspectul dacă frecvențele de zboruri oferite celor două companii relevante ar fi suficiente pentru exercitarea unei constrângeri efective asupra noii entități (considerentul 1218 al deciziei atacate) și lipsa de claritate a angajamentelor (considerentul 1219 al deciziei atacate).

- în ceea ce privește angajamentele care nu au niciun raport cu sloturile (punctul 8.2.2.3 din decizia atacată), care constau într-o reducere imediată cu cel puțin 10 % a tarifelor pe distanțe scurte ale Aer Lingus, în eliminarea imediată a suplimentelor pentru carburant practicate pe zborurile de lungă distanță, în „înghețarea frecvențelor” și în menținerea unei operări și a unor mărci separate, Comisia a constatat că nu rezolvau în mod direct niciuna dintre problemele de concurență identificate și că puneau numeroase probleme referitoare la monitorizarea lor și la aplicabilitatea acesteia din urmă.

⁴⁶⁴ Pe de altă parte, Comisia a arătat că era dificil de știut dacă angajamentele propuse puteau fi implementate fără consimțământul celorlalți acționari ai Aer Lingus (punctul 8.2.2.4 din decizia atacată). În particular, ea a considerat că existau îndoieli importante pe plan juridic cu privire la posibilitatea Ryanair de a abandona sloturile Aer Lingus la Heathrow, dat fiind că statutul companiei aeriene conferă anumite drepturi de veto guvernului irlandez, care i-ar permite să blocheze transferul sloturilor.

c) Cu privire la descrierea și evaluarea proiectului de angajamente din 1 iunie 2007

⁴⁶⁵ Comisia a amintit că, la 29 mai 2007, avusese loc o reuniune sub forma unei conferințe telefonice, în cursul căreia Ryanair a fost informată despre rezultatele consultării actorilor pieței privind angajamentele sale și despre evaluarea preliminară a Comisiei cu privire la angajamentele din 3 mai 2007 (considerentul 1153 al deciziei atacate). Comisia a arătat că, în urma acestei reuniuni și a discuțiilor suplimentare subsecvente, Ryanair a prezentat la 1 iunie 2007, sub forma unei versiuni preliminare, angajamente revizuite, care sunt desemnate ca fiind „proiectul de angajamente definitive modificate” în decizia atacată (denumit în continuare „proiectul de angajamente din 1 iunie 2007”). Comisia a precizat că, în opinia Ryanair, modificările propuse urmăreau să „repare” deficiențele identificate în ceea ce privește angajamentele din 3 mai 2007 (considerentul 1236 al deciziei atacate).

⁴⁶⁶ În decizia atacată, Comisia a indicat că proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 fusese comunicat în mod explicit sub forma unei versiuni preliminare, fără semnătură și fără respectarea exigențelor de formă impuse în temeiul articolului 20 din Regulamentul nr. 802/2004. Prin urmare, Comisia a considerat că, dat fiind că Ryanair nu a prezentat în mod formal noi angajamente, ea nu era ținută să le evalueze în decizia atacată (considerentul 1237 al deciziei atacate).

⁴⁶⁷ În orice caz, conform Comisiei, chiar dacă proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 ar fi fost transmis conform cerințelor legale, aceste angajamente tot nu ar fi fost suficiente pentru a îi permite să concluzioneze, pe baza informațiilor de care dispunea deja, că rezolvau în totalitate și fără ambiguități problemele de concurență identificate. Astfel, Comisia a constatat că termenul pentru comunicarea angajamentelor conform Regulamentului nr. 802/2004 expirase la 3 mai 2007. Pe de altă parte, conform

Comisiei, deși ea poate, în cazuri excepționale, să accepte modificări ale măsurilor corective prezentate chiar dacă nu mai este posibilă o nouă consultare a actorilor pieței, aceste angajamente trebuie să elimine în mod specific toate problemele de concurență constatate (considerentul 1237 al deciziei atacate). Or, Comisia a arătat în particular că proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 era în continuare întemeiat pe cesiunea de sloturi și nu aducea niciun element nou susceptibil să acționeze asupra celorlalte bariere la intrare identificate și care să îi permită, așadar, să reevalueze rezultatele negative ale consultării actorilor pieței în ceea ce privește probabilitatea unei intrări reale. În plus, conform Comisiei, întinderea noii intrări garantate era tot insuficientă, deoarece angajamentele nu prevedeau decât un nou operator „cumpărător direct” cu un număr mai ridicat de aeronave, dar încă insuficient. Comisia a arătat în plus că proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 nu prevedea nici el cesiunea de sloturi în toate aeroporturile de destinație în cauză, în particular sloturi în aeroporturile aglomerate, și că alte probleme nerezolvate priveau, în particular, incertitudinea juridică în ceea ce privește sloturile la aeroportul Londra-Heathrow și implementarea dispozițiilor referitoare la „cumpărătorul direct” (considerentul 1238 al deciziei atacate).

⁴⁶⁸ În consecință, Comisia a concluzionat în decizia atacată că, chiar dacă proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 ar fi fost comunicat conform cerințelor legale, nu i-ar fi permis să stabilească cu gradul de certitudine cerut și fără a fi recurs la o altă consultare a actorilor pieței că aceste angajamente, odată implementate, ar rezolva în mod suficient problemele de concurență identificate cauzate de concentrarea avută în vedere (considerentul 1239 al deciziei atacate).

⁴⁶⁹ Pentru a contesta această analiză, reclamanta amintește, în esență, că a propus cinci serii de angajamente în cadrul procedurii administrative, respectiv la 29 noiembrie și la 14 decembrie 2006, la 17 aprilie, la 3 mai și la 1 iunie 2007. Ultimele două serii de angajamente constau, prima, în angajamente comportamentale care cuprind reducerea

cu 10 % a tarifului Aer Lingus, eliminarea suplimentelor legate de carburant ale Aer Lingus, menținerea frecvenței pe rutele existente în afară de cazul în care nu mai sunt rentabile și menținerea la același nivel a frecvențelor pe rutele exploatate de un nou operator, iar a doua în angajamente referitoare la cesiunea de sloturi orare la Dublin, care permit unuia sau la doi concurenți să își constituie acolo baze pentru un număr important de aeronave [cu o distincție între ruta Dublin-Londra (Heathrow) și celelalte rute], precum și la Shannon și la Cork, și, în sfârșit, într-un angajament referitor la un „cumpărător direct”, în aplicarea căruia concentrarea nu ar fi realizată decât dacă ar exista un cumpărător pentru sloturile orare la Dublin.

470 În ceea ce privește ultima serie de angajamente, reclamanta face vorbire de o reuniune cu Comisia intervenită la 1 iunie 2007, în cursul căreia aceasta ar fi propus o modificare a angajamentelor din 3 mai 2007 care viza remedierea problemelor identificate. Potrivit reclamantei, aceste modificări priveau obligația sa de a propune în termen de șase luni de la adoptarea deciziei atacate (cu o prorogare posibilă de șase luni) un „cumpărător direct” care ar fi constituit imediat baze pentru un număr important de aeronave la Dublin. În răspuns, Ryanair s-ar fi angajat să găsească un „cumpărător direct” pentru sloturile orare pe ruta Dublin-Londra (Heathrow) care ar avea baze pentru două avioane la Dublin și un altul pentru celelalte sloturi orare care ar constitui acolo baze pentru jumătate din numărul important de aeronave avut în vedere de Comisie. Ryanair s-ar fi angajat de asemenea să pună la dispoziția „cumpărătorului direct” sloturi orare la Dublin, oricând în cursul primilor trei ani, sloturile orare suplimentare necesare pentru atingerea numărului important de aeronave solicitat de Comisie și să acorde preferință la dobândirea sloturilor orare la Dublin unui concurent care dobândește sloturi orare la Heathrow. În plus, Ryanair s-ar fi angajat să găsească „cumpărătorul direct” în termen de șase luni de la publicarea unei noi oferte care să vizeze Aer Lingus și să publice această nouă ofertă în termen de șase luni de la adoptarea deciziei atacate, cu o prorogare posibilă de șase luni. Decizia atacată nu ar permite să se înțeleagă în ce mod diferențele dintre modificările cerute de Comisie și

modificările aduse de Ryanair ar permite să se concluzioneze că ultima serie de angajamente nu era satisfăcătoare (considerentul 1238 al deciziei atacate).

⁴⁷¹ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, amintește că, pentru a restabili o concurență efectivă, angajamentele propuse trebuie să elimine efectele anticoncurențiale care decurg din eliminarea concurenței actuale și potențiale dintre Ryanair și Aer Lingus pe ansamblul celor 50 de piețe afectate. Ea ar fi expus sub acest aspect în decizia atacată motivele pentru care angajamentele prezentate la 3 mai 2007, adică în ultima zi a termenului prevăzut la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 802/2004, prezentau lacune de formă și nu erau în măsură să elimine problemele de concurență identificate (considerentele 1167-1234 ale deciziei atacate). În ceea ce privește proiectul de angajamente din 1 iunie 2007, prezentat după expirarea termenului prevăzut la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 802/2004, Comisia ar fi explicat motivele pentru care nu era posibil să se concluzioneze în sensul compatibilității concentrării modificate cu piața comună (considerentele 1236-1239 ale deciziei atacate). În orice caz, reclamanta nu ar putea pretinde că Comisia ar fi trebuit să examineze diferențele dintre eventualele sugestii prezentate de serviciile sale și proiectul de angajamente din 1 iunie 2007. Singurul aspect pertinent ar fi dacă Comisia a putut stabili, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, că concentrarea propusă, astfel cum a fost modificată prin angajamentele valabil prezentate de Ryanair, constituia un obstacol semnificativ în calea unei concurențe efective pe piața comună.

⁴⁷² Tocmai în acest context juridic și factual trebuie examinate argumentele părților.

2. *Cu privire la absența lacunelor de formă în ceea ce privește angajamentele din 3 mai 2007*

a) Argumentele părților

473 Reclamanta susține că Comisia nu poate afirma că angajamentele din 3 mai 2007 nu au fost valabil propuse (considerentele 1167-1182 ale deciziei atacate) și că ea nu este ținută să le evalueze. Întrucât conținutul acestor angajamente este analizat în decizia atacată, nu se poate pretinde că nu puteau fi analizate. Reclamanta contestă în această privință existența lacunelor de formă identificate în decizia atacată. Astfel, prezentarea utilizată pentru aceste angajamente ar fi identică cu cea utilizată pentru angajamentele din 29 noiembrie 2006, din 14 decembrie 2006 și din 17 aprilie 2007. Singurele elemente noi ar consta în angajamentul referitor la „cumpărătorul direct”, prezentat ca urmare a cererii Comisiei, și în cel referitor la adăugarea unor sloturi orare suplimentare la Cork și la Shannon. Întrucât Comisia nu a ridicat obiecții, în cursul procedurii administrative, în ceea ce privește prezentarea acestor serii de angajamente, nu ar putea, așadar, să reproșeze Ryanair utilizarea unei scrisori care conține angajamentele și a unei anexe care cuprinde explicații în ceea ce privește angajamentele din 3 mai 2007 (considerentul 1168 al deciziei atacate). În plus, Comisia nu ar putea să reproșeze Ryanair că nu ar fi consultat-o înaintea depunerii angajamentelor din 3 mai 2007 (nota de subsol nr. 1403, inserată sub considerentul 1161 al deciziei atacate), în măsura în care aceste angajamente ar corespunde angajamentelor anterioare și în care ar fi avut deja loc o discuție fără ca Comisia să ridice obiecții referitoare la formă. Comisia nu ar putea nici să reproșeze Ryanair că nu ar fi utilizat textul model care nu avea caracter obligatoriu adoptat de ea.

474 În orice caz, reclamanta subliniază că Comisia nu a ținut seama de faptul că ea clarificase mai multe ambiguități invocate în decizia atacată și că preținsele incoerențe care subzistau nu putuseră împiedica adoptarea angajamentelor.

475 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1173 al deciziei atacate, potrivit căreia existau îndoieli în ceea ce privește aprobarea „cumpărătorului direct”, reclamanta amintește că a acceptat să includă acest angajament la cererea Comisiei și că a precizat această dispoziție în versiunile provizorii reformulate. În ceea ce privește afirmația făcută în același considerent potrivit căreia termenul pentru implementarea soluției privind „cumpărătorul direct” nu era definit, reclamanta arată că a furnizat în continuare lămuriri în ceea ce privește acest termen și că a explicat Comisiei normele irlandeze pertinente în materie de preluare.

476 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1174 al deciziei atacate, potrivit căreia ar exista o contradicție între soluția privind „cumpărătorul direct” evocată în „scrisoarea de angajamente” și termenul de transfer al sloturilor orare prevăzut la punctul 3 din anexa 1 la scrisoare, reclamanta arată că a eliminat acest punct în continuare pentru a elimina orice îndoială în ceea ce privește durata angajamentelor.

477 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1175 al deciziei atacate, potrivit căreia ar fi imposibil să se înțeleagă dacă soluția „cumpărătorului direct” viza numai sloturi orare la Dublin sau și sloturi orare la Shannon și la Cork, Ryanair ar fi precizat că această soluție viza numai sloturi orare la Dublin.

478 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1176 al deciziei atacate, potrivit căreia soluția privind „cumpărătorul direct” nu era clară în ceea ce privește aspectul dacă cesiunea de sloturi orare privea diferite companii aeriene sau doar una, Ryanair ar fi precizat că acest angajament se aplica „uneia sau unor companii aeriene care doresc să achiziționeze sloturi orare pentru a-și constitui baze pentru avioane la Dublin”,

vizând astfel, potențial, diferite companii aeriene. Această împrejurare ar fi confirmată de versiunile provizorii revizuite ale angajamentelor din 3 mai 2007 prezentate la 25 și la 30 mai 2007.

479 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentele 1177 și 1178 ale deciziei atacate, potrivit căreia angajamentul referitor la cesiunea de sloturi orare nu era clar, astfel cum ar ilustra expresiile „alocate dacă este necesar pentru a respecta statutul Aer Lingus (modificat dacă este necesar)” sau „acord de leasing obligatoriu”, reclamanta arată că, la fel ca și, într-o manieră generală, aspectul cesiunii de sloturi orare, aceste expresii au fost clarificate în scrisoarea sa datată 15 mai 2007. În plus, în răspuns la cererea de informații a Comisiei datată 25 mai 2007, Ryanair ar fi furnizat lămuriri suplimentare și ar fi depus punctul de vedere al unui consilier irlandez.

480 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1179 al deciziei atacate, potrivit căreia angajamentele din 3 mai 2007 nu făceau să apară intenția clară de a face disponibile sloturi orare în aeroporturile de destinație, reclamanta arată că este vorba de o problemă care nu privește forma, ci fondul.

481 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1180 al deciziei atacate, potrivit căreia nu ar fi posibil să se înțeleagă „dacă noul sau noii operatori ar putea utiliza sloturile oferite (cu excepția sloturilor la Londra-Heathrow) pe oricare rută sau dacă utilizarea lor ar fi restrânsă la rutele pe care serviciile se suprapun”, reclamanta ar fi clarificat această pretinsă ambiguitate indicând în mai multe rânduri că sloturile orare ar putea fi utilizate pentru a deservi oricare rută fără restricție dinspre Dublin, inclusiv rutele cu suprapunere de activități. Afirmația Comisiei ar părea că se întemeiază doar pe punctul 2.15 iii) din anexa 1 la „scrisoarea de angajamente”, care ar fi fost eliminat ulterior.

- 482 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1179 al deciziei atacate, potrivit căreia definiția „perechilor de aeroporturi vizate” în angajamentele din 3 mai 2007 nu corespundea perechilor enumerate în comunicarea privind obiecțiunile, reclamanta ar fi explicat că a omis două destinații (adică Bologna și Salzburg), deoarece aceste rute erau exclusiv sezoniere, dar că această împrejurare nu modifica intenția sa de a acoperi toate rutele. Pentru a risipi orice îndoială în această privință, Ryanair ar fi inclus aceste două destinații în versiunile ulterioare ale angajamentelor.
- 483 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1179 al deciziei atacate, potrivit căreia numărul total de sloturi orare care trebuie făcute disponibile la Cork și la Shannon nu apărea în mod clar, reclamanta subliniază că aceste informații figurează în mod clar în „scrisoarea de angajamente”. În plus, Ryanair ar fi confirmat aceste date într-o scrisoare și în proiectul de angajamente din 1 iunie 2007.
- 484 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1181 al deciziei atacate, potrivit căreia Comisia nu ar fi în măsură să cunoască modalitățile de implementare a soluțiilor comportamentale propuse în cadrul angajamentului nr. 1, reclamanta arată că a precizat cum ar fi efectuat controlul. Fără a furniza un răspuns semnificativ la această explicație, Comisia ar fi afirmat în răspunsul său că explicația echivala cu modificarea angajamentelor și că nu era ținută să o accepte. Pentru a risipi orice îndoială în această privință, Ryanair ar fi inclus dispoziții exprese privind prezentarea raporturilor în propunerile sale ulterioare.
- 485 În ceea ce privește afirmația făcută în considerentul 1182 al deciziei atacate, potrivit căreia „incoerența și lipsa de claritate” a soluțiilor propuse, percepute de „anumiți concurenți” ca un obstacol în calea viabilității angajamentelor, ar reieși din răspunsurile „anumitor” concurenți la întrebarea nr. 5 din chestionarul adresat în mai 2007 actorilor pieței cu privire la claritatea soluției privind cesiunea de sloturi orare,

reclamanta susține că Comisia nu ar putea ajunge la o asemenea concluzie. Mai întâi, numai 20 de concurenți ar fi răspuns la acest chestionar, iar dintre aceștia 9 nu ar fi răspuns la întrebarea nr. 5. În ceea ce privește cei 11 concurenți care au răspuns la această din urmă întrebare, în realitate 3 nu ar fi abordat întrebarea pusă, 3 (LTU, Aer Arann și Clickair) ar fi emis comentarii pozitive cu privire la claritatea angajamentelor și numai 5, dintre care 2 erau anonimi, ar fi emis rezerve referitoare la claritatea soluției privind cesiunea de sloturi orare. Comisia nu ar fi făcut vorbire de alte informații referitoare la preținsele „incoerențe” sau la o pretinsă „lipsă de claritate”.

486 Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, arată că revine Ryanair obligația de a prezenta angajamente complete și eficiente din toate punctele de vedere pentru a-i permite să concluzioneze cu certitudine că va fi posibilă executarea angajamentelor și că noile structuri comerciale care ar rezulta din acestea vor fi suficient de viabile și durabile pentru ca concentrarea să nu împiedice o concurență efectivă în mod semnificativ. Ryanair nu ar fi consultat Comisia înainte de prezentarea angajamentelor din 3 mai 2007, nici chiar înainte de precedentele serii de angajamente. Comisia nu ar fi indicat niciodată că unul dintre aceste angajamente era redactat în mod suficient de clar și de precis pentru a fi implementat. Nicio încredere legitimă nu ar putea fi invocată sub acest aspect. Elementele referitoare la sloturi și la comportament care figurează în angajamentele din 3 mai 2007 nu ar corespunde cu cele din angajamentele precedente. În orice caz, angajamentele din 3 mai 2007 nu ar fi fost suficient de clare și de precise pentru a fi implementate.

487 Pe de altă parte, Comisia nu ar putea să țină cont de lămuririle informale prezentate ulterior, care, la rândul lor, ar fi lipsite de claritate și de precizie. După data limită a prezentării angajamentelor, Comisia nu ar putea accepta cu titlu excepțional modificarea lor decât dacă aceasta ar consta în eliminarea în mod clar a tuturor problemelor de concurență identificate fără să fie necesară o consultare a actorilor pieței. Or, ca urmare a prezentării angajamentelor din 3 mai 2007, Ryanair ar fi furnizat o serie de informații informale, uneori contradictorii în raport cu conținutul angajamentelor

din 3 mai 2007, precum și cu acela al proiectelor reformulate ale acestora din urmă, la 25 și la 30 mai 2007. Niciuna dintre aceste explicații nu ar fi fost prezentată conform cerințelor legale. În plus, aceste explicații nu ar fi fost suficiente pentru complini toate lacunele de formă arătate în decizia atacată. Aer Lingus indică astfel cum Ryanair a subliniat la 8 mai că, „pentru a clarifica, sloturile orare ale Heathrow nu sunt exclusiv destinate British Airways și Air France”, înainte de a afirma la 11 mai că „aceste sloturi orare sunt exclusiv rezervate British Airways și Air France”. Comisia a arătat de asemenea că cel puțin șapte din zece concurenți ai Ryanair care au răspuns la consultarea pieței au apreciat că angajamentele din 3 mai 2007 nu erau destul de clare, ceea ce ar fi suficient pentru a susține afirmația sa din decizia atacată potrivit căreia incoerența și lipsa de claritate a angajamentelor din 3 mai 2007 constituie un obstacol în calea viabilității acestora.

b) Aprecierea Tribunalului

⁴⁸⁸ Reiese din decizia atacată (a se vedea punctele 461-465 de mai sus) că angajamentele propuse de Ryanair în cadrul perioadei stabilite în acest scop de articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 802/2004, care lua sfârșit la 3 mai 2007, nu au fost considerate de Comisie ca satisfăcătoare pentru a răspunde problemelor de concurență identificate în acest stadiu. Această concluzie se întemeiază pe două motive care sunt expuse în decizia atacată. Pe de o parte, „angajamentele [din 3 mai 2007] nu întrunesc suficient imperativele de claritate juridică și de coerență pentru a fi capabile să înlăture problemele de concurență identificate” (considerentul 1182 al deciziei atacate). Pe de altă parte, fără să țină cont de „deficiențele cunoscute identificate” la punctul 8.2.1 din decizia atacată, „angajamentele [din 3 mai 2007] nu ar fi suficiente pentru a elimina toate problemele de concurență identificate” (considerentul 1234 al deciziei atacate).

489 Se impune a constata că argumentele prezentate de reclamantă nu sunt susceptibile să repună în discuție concluzia Comisiei.

490 În primul rând, în ceea ce privește lacunele de formă enumerate de Comisie în decizia atacată în ceea ce privește angajamentele din 3 mai 2007, reclamanta arată că acestea nu pot fi evocate pentru motivul că o analiză a conținutului acestor angajamente a fost efectuată în decizia atacată.

491 Reiese totuși din examinarea deciziei atacate însăși că această analiză a conținutului este efectuată în mod autonom. În considerentul 1166 al deciziei atacate, Comisia a indicat astfel că aceste angajamente erau „nu numai formulate în mod puțin clar și adesea contradictoriu (a se vedea [punctul] 8.2.1)”, dar că „conținutul lor nu le permite[a] nici să rezolve problemele de concurență identificate (a se vedea [punctul] 8.2.2)”. Această analiză a conținutului se explică prin voința pedagogică a Comisiei de a comunica Ryanair rezultatele testului său de piață privind angajamentele din 3 mai 2007 pentru a explica care ar putea fi propunerea finală de angajamente.

492 Reclamanta nu poate, așadar, respinge existența lacunelor identificate la punctul 8.2.1 din decizia atacată, în ceea ce privește formatul utilizat pentru prezentarea angajamentelor, lipsa de claritate a angajamentului referitor la „cumpărătorul direct” al sloturilor orare, mecanismele de cesiune a acestor sloturi și monitorizarea angajamentelor comportamentale, sub simplul pretext că o analiză pe fond a acestor angajamente a fost efectuată, o asemenea analiză fiind efectuată cu titlu suplimentar, pornind de la ipoteza că aceste angajamente ar fi fost prezentate într-o manieră susceptibilă să le asigure implementarea.

493 În al doilea rând, reclamanta nu se poate prevala de atitudinea Comisiei în ceea ce privește angajamentele prezentate anterior. Formatul folosit de reclamantă nu fusese utilizat în trecut decât pentru prezentarea angajamentelor din 17 aprilie 2007, care se înscriau în contextul răspunsului la comunicarea privind obiecțiunile, la un moment în care evaluarea efectelor asupra concurenței nu era încă finalizată. Deși este posibil să se admită că, în acest din urmă cadru, reclamanta poate repune în discuție concluziile unei asemenea aprecieri contestând existența problemelor de concurență, aceasta nu mai poate fi autorizată să includă declarațiile sau opiniile asupra analizei efectuate de Comisie într-o propunere de angajamente precum cea din 3 mai 2007, în măsura în care această propunere ar trebui să exprime voința de a elimina problemele identificate în acest stadiu în schimbul unei decizii de autorizare. În caz de dezacord cu privire la angajamentele dorite de Comisie, părțile la operațiune pot întotdeauna să refuze să le propună și să atace în fața Tribunalului eventuala decizie de interzicere care ar rezulta în privința operațiunii lor.

494 În plus, spre deosebire de propunerile anterioare, anumite angajamente din 3 mai 2007, ca angajamentul referitor la „cumpărătorul direct” cu privire la care Comisia a insistat în special în decizia atacată asupra caracterului prea vag în considerarea practicii sale decizionale anterioare sub acest aspect (considerentul 1172 al deciziei atacate și nota de subsol nr. 1428 din decizia atacată), erau prezentate pentru prima oară. Această practică impune printre altele o clauză clară și precisă care să condiționeze într-adevăr realizarea concentrării de realizarea angajamentului corespunzător.

495 În al treilea rând, reclamanta nu poate pretinde repunerea în discuție a concluziei potrivit căreia angajamentele din 3 mai 2007 prezentau lacune de formă invocând, astfel cum s-a amintit la punctele 474-485 de mai sus, precizări și clarificări aduse ulterior ca răspuns la cererea Comisiei. Aceste precizări se înscriu într-un alt context, cel al ultimei propuneri de angajamente, iar nu în cadrul evaluării efectuate de Comisie

cu privire la formele și la claritatea angajamentelor prezentate de Ryanair la capătul procedurii prevăzute în acest scop de Regulamentul nr. 802/2004.

⁴⁹⁶ În consecință, reclamanta nu expune argumente susceptibile să repună în discuție, la un standard juridic corespunzător, evaluarea Comisiei expusă în decizia atacată, potrivit căreia angajamentele din 3 mai 2007 prezentau asemenea lacune de formă încât ea nu era în măsură să concluzioneze, cu certitudine, că ar fi posibilă implementarea acestora și că remediile care rezultau din acestea ar fi suficient de viabile și de durabile pentru ca obstacolele în calea concurenței efective pe care aceste angajamente intenționau să le împiedice să nu fie susceptibile să se producă într-un viitor relativ apropiat.

⁴⁹⁷ Trebuie, așadar, ca în continuare să se examineze argumentele reclamantei privind proiectul de angajamente din 1 iunie 2007. Tocmai în acest context sunt examinate argumentele privind evaluarea pe fond a propunerilor de angajamente făcute Comisiei.

3. Cu privire la absența lacunelor de formă ale proiectului de angajamente din 1 iunie 2007

a) Argumentele părților

⁴⁹⁸ Reclamanta susține că în mod eronat Comisia a afirmat în considerentele 1236 și 1237 ale deciziei atacate că proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 nu a fost valabil propus și că ea nu era ținută să îl evalueze. Întrucât conținutul acestui proiect

este analizat în decizia atacată, nu se poate pretinde că nu putea fi analizat. Potrivit reclamantei, scrisoarea pe care a adresat-o la 1 iunie 2007 Comisiei era prezentată ca o „versiune provizorie” pentru a permite acesteia să aducă modificări de formulare finale care ar putea fi necesare pentru a face astfel încât aceste angajamente să fie clare, lipsite de ambiguități și coerente în ansamblul documentului. Dacă Comisia considera că această calificare drept „versiune provizorie” și absența semnăturii erau lacune de formă care o împiedicau să evalueze substanța angajamentelor din 1 iunie 2007, i-ar fi incumbat obligația de a informa Ryanair, ceea ce nu a făcut. Astfel, scrisoarea Comisiei către Ryanair din 4 iunie 2007 nu ar face decât să indice faptul că proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 nu ar permite rezolvarea problemelor de concurență identificate în acest stadiu, fără a arăta că Comisia considera că nu era obligată să le evalueze, pentru că fuseseră propuse sub formă de versiune provizorie. Procedând astfel, Comisia ar încălca principiile bunei administrări și protecției încrederii legitime.

⁴⁹⁹ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, arată că angajamentele nesemnate, în mod expres prezentate sub formă de proiect, nu pot fi considerate drept angajamente „pe care și le-au asumat față de Comisie” în sensul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice. Asemenea angajamente ar fi susceptibile să fie modificate sau să fie retrase de întreprinderea care le-a propus. În orice caz, chiar dacă proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 ar fi fost prezentat cu respectarea cerințelor de formă, el nu ar fi permis Comisiei să stabilească, cu gradul de certitudine necesar, că ar rezolva problemele de concurență identificate fără să fie necesar să se consulte din nou actorii pieței. Pe de altă parte, reclamanta nu ar putea invoca principiul bunei administrări, ca atare, pentru a pretinde că Comisia ar fi trebuit să evalueze proiectul de angajamente din 1 iunie 2007, iar Comisia nu ar fi dat niciodată Ryanair asigurări că ar evalua toate proiectele de angajamente în decizia atacată.

b) Aprecierea Tribunalului

- 500 La fel ca și angajamentele din 3 mai 2007, proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 a fost înlăturat de Comisie în decizia atacată pentru două motive (a se vedea punctele 466 și 467 de mai sus).
- 501 Pe de o parte, Comisia a arătat în decizia atacată că proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 „[a fost] comunicat în mod expres sub formă de versiune preliminară, fără semnătură și fără respectarea exigențelor de formă necesare în temeiul articolului 20 din Regulamentul [...] nr. 802/2004”. Comisia a concluzionat că, „[d]at fiind că Ryanair nu [a prezentat] în mod oficial noi angajamente, Comisia nu [era] ținută să le evalueze în prezenta decizie”. Comisia a indicat în special că „nu putea face să depindă o autorizare de respectarea acestui proiect de angajamente” (considerentul 1237 al deciziei atacate).
- 502 Pe de altă parte, Comisia a subliniat că, „[î]n orice caz, chiar dacă proiectul de angajamente [din 1 iunie 2007] fusese transmis conform cerințelor legale, aceste angajamente tot nu ar fi fost suficiente pentru a permite Comisiei să concluzioneze, pe baza informațiilor de care dispunea deja, că [ar] rezolv[a] în totalitate și fără ambiguități problemele de concurență identificate” (considerentul 1237 al deciziei atacate, care face referire la punctul 43 din Comunicarea privind măsurile corective, și Hotărârea EDP/Comisia, punctul 28 de mai sus, punctele 161-163).
- 503 În ceea ce privește primul motiv invocat de Comisie pentru a înlătura proiectul de angajamente din 1 iunie 2007, reiese din textul însuși al acestui document că este vorba despre un simplu proiect, iar nu de o versiune susceptibilă să angajeze Ryanair,

cum este totuși necesar în acest stadiu al procedurii. Astfel, chiar dacă documentul este intitulat „Angajamente cu forță juridică obligatorie asumate de Ryanair față de Comisie”, el este prezentat sub forma unui „proiect”, iar locul prevăzut pentru semnătura directorului general al Ryanair este lăsat gol. Scrisoarea de înaintare semnată de directorul general al Ryanair precizează de asemenea că documentul menționat este prezentat sub forma unui proiect, pentru a lăsa Comisiei posibilitatea de a aduce modificări de formulare finale care ar putea fi cerute pentru a face astfel încât aceste angajamente să fie clare, fără ambiguități și coerente în ansamblul documentului. Or, Comisia nu mai dispune de posibilitatea de a aduce asemenea precizări în acest stadiu foarte avansat al procedurii, în care propunerea finală de angajamente trebuie nu numai să fie obligatorie pentru partea care o propune, ci și suficientă în sine, în sensul că Comisia trebuie să poată fi în măsură să aprecieze asupra acesteia fără a avea nevoie să solicite încă o dată opiniile unor terțe persoane cu privire la conținutul său.

504 Pe de altă parte, faptul că o analiză a conținutului proiectului de angajamente din 1 iunie 2007 a fost efectuată „în orice caz” nu poate fi interpretat în sensul că echivalează cu a permite reclamantei să se abțină de la prezentarea angajamentelor cu forță juridică obligatorie Comisiei în stadiul ultim al procedurii.

505 În consecință, reclamanta nu expune argumente susceptibile să repună în discuție, la un standard juridic corespunzător, evaluarea Comisiei expusă în decizia atacată, potrivit căreia proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 nu îi permitea să concluzioneze, cu certitudine, că ar fi posibilă implementarea acestora și că remediile care rezultă din acestea ar fi suficient de viabile și de durabile pentru ca obstacolele în calea concurenței efective pe care aceste angajamente intenționau să le împiedice să nu fie susceptibile să se producă într-un viitor relativ apropiat.

506 Evaluarea argumentelor reclamantei cu privire la examinarea pe fond a angajamentelor din 3 mai 2007 și a proiectului de angajamente din 1 iunie 2007 este, așadar, efectuată cu titlu suplimentar, precum s-a procedat, de altfel, în decizia atacată.

4. Cu privire la evaluarea pe fond a angajamentelor din 3 mai 2007 și a proiectului de angajamente din 1 iunie 2007

a) Argumentele părților

507 Reclamanta reproșează Comisiei că ar fi supraevaluat constrângerea concurențială pe care Aer Lingus și Ryanair o exercitau una asupra celeilalte și că ar fi săvârșit o eroare în cadrul evaluării amenințării unei intrări susceptibile să împiedice operarea anticoncurențială a unui monopol (a se vedea orientările și Hotărârea easyJet/Comisia, punctul 102 de mai sus, punctul 202). Întemeindu-se pe o analiză eronată a efectelor concentrării asupra concurenței, Comisia ar fi pretins în mod disproporționat ca Ryanair să găsească un „cumpărător direct” care ar constitui baze pentru un număr important de aeronave la Dublin pentru a concura imediat entitatea rezultată din concentrare. Astfel, nicio companie aeriană nu ar putea simultan să constituie baze pentru un asemenea număr de avioane într-un singur aeroport și să ofere în termen de șase luni servicii pe totalitatea celor 35 de rute cu suprapunere de activități. Multe dintre aceste rute s-ar caracteriza printr-o puternică supracapacitate, iar termenul de șase luni nu ar fi permis transferul numărului de sloturi orare necesare noului concurent din cauza planificării procedurilor de transfer de sloturi orare prevăzute de IATA.

508 Reclamanta arată că nu incumbă părților la concentrare să dovedească faptul că angajamentele propuse ar remedia problemele de concurență constatate de Comisie. Dimpotrivă, ar reveni Comisiei sarcina de a dovedi că operațiunea, astfel cum a fost modificată prin angajamente, împiedică concurența efectivă în mod semnificativ (Hotărârea EDP/Comisia, punctul 28 de mai sus, punctele 63 și 77). Or, Comisia nu ar fi procedat la o apreciere globală a concentrării astfel cum a fost modificată, în timp ce o asemenea apreciere ar fi necesară potrivit punctului 77 din Hotărârea EDP/Comisia, punctul 28 de mai sus. Pe de altă parte, pentru angajamentele propuse după expirarea termenului prevăzut la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul nr. 802/2004, ar reieși din cuprinsul punctelor 161-163 din Hotărârea EDP/Comisia, punctul 28 de mai sus, că Comisia nu ar fi ținută să le ia în considerare decât dacă ar rezolva în mod clar problemele de concurență și fără nevoia unei anchete suplimentare. Spre deosebire de ceea ce ar fi indicat în considerentul 1237 al deciziei atacate, această regulă nu s-ar aplica proiectului de angajamente din 1 iunie 2007, din moment ce acesta din urmă răspundea la unele sugestii specifice făcute de Comisie pe baza aprecierii sale a angajamentelor din 3 mai 2007.

509 În esență, reclamanta apreciază că cesiunea sloturilor orare și angajamentele comportamentale erau suficiente pentru a elimina orice problemă de concurență. Astfel, cesiunea sloturilor orare la Londra-Heathrow, „cele mai prețioase din lume”, „ar conduce probabil la o expansiune din partea concurenților pe această rută” (considerentul 1216 al deciziei atacate). Punerea la dispoziție de sloturi orare pentru alte rute dinspre Dublin, Shannon sau Cork ar fi permis oricărei companii aeriene să intre pe orice rută cu suprapunere de activități sau pe orice rută la alegerea sa, după caz constituind baze ale avioanelor în Irlanda. „Înghetarea frecvențelor” ar fi garantat ca, în caz de cerere sporită pe o rută, Ryanair să nu fie în măsură să „acapareze” această cerere în detrimentul unui concurent. Angajamentul de a nu reduce frecvența, în afară de cazul în care o rută nu era rentabilă, ar implica faptul că, fie și în absența unei intrări noi pe o rută dată, capacitatea combinată a Ryanair și a Aer Lingus ar permite cu dificultate majorarea prețurilor menținând totodată un indice de încărcare

acceptabil. Reducerea imediată cu 10 % a prețurilor Aer Lingus ca urmare a concentrării ar fi fost o sursă de economii imediate pentru consumatori. Aceste angajamente ar fi conforme celor pe care Comisia le-a acceptat în Decizia din 11 februarie 2004 (cazul COMP/M.3280 – Air France/KLM), privind operatori care dispun de o putere de piață superioară celei a Ryanair.

510 În primul rând, în ceea ce privește angajamentele referitoare la sloturile orare, reclamanta arată că Comisia a săvârșit o eroare atunci când a concluzionat că nu erau corespunzătoare. Comisia ar fi adresat o întrebare incorectă la momentul consultării actorilor pieței. Ea ar fi trebuit să întrebe dacă concurenții erau dispuși să intre pe rute dacă entitatea rezultată din concentrare nu le afecta o capacitate suficientă sau aplica prețuri în mod considerabil mai ridicate decât înainte de concentrare. Pe de altă parte, mai mulți concurenți ar fi declarat că, deși nu proiectau să intre în viitorul apropiat, intenționau să o facă dacă o asemenea intrare ar fi fost interesantă din punct de vedere comercial. Prin urmare, faptul că niciun concurent nu a răspuns că ar fi intrat pe rutele cu suprapunere de activități ar constitui un indiciu în sensul că concurenții credeau că concentrarea nu ar produce efecte anticoncurențiale. Ar fi, așadar, nerezonabil să se pretindă ca angajamentele să declanșeze într-adevăr o intrare. O asemenea exigență ar sancționa Ryanair pentru motivul că este „extrem de eficace” și că oferta sa de prețuri este atât de scăzută încât nicio companie aeriană nu ar dori să rivalizeze cu ea, nici măcar pe rutele care ar fi exploatate în „monopol”. Reclamanta adaugă că Comisia nu putea să se prevaleze de răspunsurile date la întrebarea 6 din chestionarul adresat actorilor pieței, în ceea ce privește intrările, pentru a aprecia angajamentele din 3 mai 2007. În orice caz, angajamentele privind sloturile orare la Dublin ar fi suficiente pentru remedierea problemelor identificate. Comisia nu ar furniza nicio probă care să stabilească de ce un nou operator ar trebui să fie în măsură să exploateze imediat toate rutele cu suprapunere de activități, propunând aceleași frecvențe precum cele asigurate de Aer Lingus, pentru a constitui o constrângere concurențială efectivă

(considerentele 1200-1206 ale deciziei atacate). Noțiunile „dimensiune critică” și „gradul de concurență cerut” utilizate în această privință nu ar fi explicate de Comisie.

511 În al doilea rând, în ceea ce privește sloturile orare ale aeroporturilor de destinație, reclamanta susține că Comisia nu poate afirma că angajamentele privind sloturile orare sunt insuficiente în lipsa unor precizări sub acest aspect. Astfel, Aer Lingus nu ar fi dispus decât de un număr limitat de sloturi orare în aeroporturi principale și Ryanair nu ar fi putut să le abandoneze fără a compromite logica operațiunii și fără a reduce în mod considerabil capacitatea Aer Lingus de a concura transportatorii în rețea. Aceștia din urmă ar fi dispus de un număr suficient de sloturi orare în principalele aeroporturi de destinație. În majoritatea cazurilor, ei ar fi ocupat o poziție dominantă pe nodurile aeriene unde operează. Prin urmare, nu ar fi avut nevoie de sloturi orare suplimentare pentru a putea intra sau pentru a-și putea extinde rutele de la aeroportul lor de origine spre Dublin. Aceste sloturi doar ar întări dominația acestor companii în aeroporturile lor de origine și ar reduce amenințarea concurențială pe care marca Aer Lingus ar putea să o exercite asupra lor. Situația nu ar fi în mod necesar aceeași pentru transportatorii cu preț scăzut, care deserveșc sau pot deservi aceleași aeroporturi secundare care sunt deservite și de Ryanair și unde nu ar exista probleme privind sloturile orare. În acest context, în mod greșit Comisia ar fi invocat noțiunea de perechi de orașe și ar fi insistat ca noul operator să fie o companie aeriană cu preț scăzut, cerând în același timp ca Ryanair să renunțe la sloturi orare în aeroporturile principale. Referirea Comisiei la diferența dintre substituibilitatea cererii și aceea a ofertei (considerentul 1208 al deciziei atacate) ar servi doar la disimularea acestei „contradicții vădite” de raționament. În ceea ce privește consultarea actorilor pieței cu privire la aspectul aeroporturilor de destinație, răspunsurile concurenților ar trebui interpretate cu cea mai mare circumspecție, întrucât mulți dintre aceștia ar fi trebuit să facă față unei concurențe sporite dacă concentrarea ar fi fost aprobată. Singurul aspect pertinent ar fi acela dacă accesul la sloturile orare de care dispune Aer Lingus în anumite aeroporturi importante este esențial pentru intrare, în ipoteza în care entitatea rezultată din concentrare ar abuza de poziția sa. Astfel, British Airways nu ar fi considerat că accesul la sloturi orare în aeroporturile importante era esențial pentru motivul că aceste aglomerări dispun de alte aeroporturi ale căror sloturi orare

nu sunt supraîncărcate și că reglementarea aplicabilă sloturilor orare prevede că jumătate dintr-o nouă capacitate este atribuită noilor operatori.

512 În al treilea rând, în ceea ce privește fragmentarea intrării, reclamanta reproșează Comisiei că a ținut seama de acest element în considerentele 1211 și 1212 ale deciziei atacate. Proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 ar prevedea totuși în mod expres că compania aeriană care preia sloturile orare la Heathrow dispune de prioritate pentru sloturile orare de la Dublin. În plus, pentru a demonstra că o „intrare fragmentată” ar ridica probleme, Comisia nu s-ar întemeia decât pe o referire globală la răspunsurile la întrebarea 2 litera b) adresată în cadrul consultării actorilor pieței și pe o referire la „masa critică”, termen nedefinit preluat din răspunsul dat de LTU cu această ocazie (considerentul 1212 al deciziei atacate). Or, numai 15 din cei 20 de participanți la ancheta de piață ar fi răspuns la întrebarea privind „intrarea fragmentată”. În plus, ca și în alte cazuri, Comisia nu ar fi recunoscut că operatori având un potențial important, în speță British Airways, SAS, Flybe, Air Baltic și Clickair, ar fi făcut declarații care ar contrazice aceste concluzii. Anumite răspunsuri ar sugera chiar că intrarea unui nou operator unic ar fi nefastă pentru concurență. Singura întrebare care ar fi meritat să fie pusă ar fi aceea dacă intrarea, indiferent dacă este fragmentată sau dacă provine de la un concurent unic, ar exercita o constrângere suficientă asupra entității rezultate din concentrare în ipoteza în care aceasta din urmă ar crește prețurile. Aspectul dacă venirea unui nou concurent unic ar constitui o forță concurențială mai puternică decât venirea a mai mult de un nou operator nu ar fi întrebarea potrivită.

513 În al patrulea rând, în ceea ce privește modul de operare al noului operator, reclamanta arată că Comisia pare să pretindă ca acesta să urmeze exact același model economic ca Aer Lingus. Or, reclamanta amintește că Aer Lingus nu exercită nicio constrângere concurențială semnificativă asupra Ryanair și că, în orice caz, nimic nu dovedește că un alt transportator, oricare ar fi modelul său economic, ar putea concura cu aceasta

în mod semnificativ. În plus, operațiunea având ca obiect sporirea eficacității Aer Lingus astfel încât aceasta să concureze transportatorii în rețea, extinderea sau intrarea unui alt transportator în rețea, precum British Airways sau Air France, ar fi procurat cu ușurință consumatorilor o opțiune prin raportare la Aer Lingus. Comisia nu ar putea, pe de o parte, să pretindă ca Ryanair să menționeze modelul economic urmat de un nou operator și, pe de altă parte, să pretindă pur și simplu ca angajamentele propuse să permită intrarea pe piață a anumitor transportatori care sunt mai în măsură decât alții să ajungă să exercite o constrângere asupra entității rezultate din concentrare.

514 În al cincilea rând, în ceea ce privește angajamentele referitoare la sloturi orare la Londra-Heathrow, reclamanta arată că Comisia a pus sub semnul îndoielii utilitatea acestora, pentru motivul că ar fi rezervate pentru British Airways și Air France. Or, nu ar fi astfel, întrucât Ryanair a indicat în scris, la 1 iunie 2007, că aceste sloturi ar putea fi preluate de orice companie care dispune de o infrastructură la Heathrow. În orice caz, doar prin punerea în discuție a utilității cesiunii sloturilor orare Comisia nu ar fi realizat sarcina probei care îi incumba. Aceasta ar fi afirmat de asemenea în mod eronat, în considerentul 1217 al deciziei atacate, că aceste două companii nu puteau compensa într-o măsură suficientă dispariția presiunii concurențiale a Aer Lingus. Astfel, British Airways și Air France, care se numără printre concurenții cei mai puternici în Europa, ar opera în Irlanda de decenii și ar cunoaște foarte bine piața irlandeză: British Airways ar opera deja cu partajare de cod cu Aer Lingus pe această rută, iar Air France ar deține CityJet, companie cu sediul în Dublin. De asemenea, Comisia nu ar dovedi în niciun mod, în considerentul 1218 al deciziei atacate, că, dacă sloturile orare erau împărțite între doi transportatori foarte puternici, operațiunea, astfel cum a fost modificată de angajamente, ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe ruta Dublin-Londra (Heathrow). Pe de altă parte, substituibilitatea aeroporturilor londoneze fiind, potrivit reclamantei, limitată, această rută exploatată de Aer Lingus nu ar permite exercitarea niciunei constrângeri concurențiale semnificative asupra operațiunilor Ryanair având ca destinație alte aeroporturi londoneze. În sfârșit, limitându-se să menționeze „riscul unei controverse juridice” în ceea ce privește posibilitatea ca Ryanair să cedeze sloturile orare la Heathrow fără consimțământul celorlalți

acționari ai Aer Lingus, Comisia nu ar fi ținut seama de un aviz juridic furnizat de un jurist irlandez prin care se atesta că o asemenea cesiune ar fi posibilă.

515 În al șaselea rând, în ceea ce privește angajamentele comportamentale, reclamanta afirmă că angajamentul privind reducerea cu 10 % a prețurilor Aer Lingus putea fi ușor verificat prin intermediul publicării de către Aer Lingus a prețului său mediu în cadrul raportului său anual. Comisia ar fi în eroare atunci când solicită Ryanair să precizeze dacă reducerea de prețuri privește toate rutele cu suprapunere de activități. Astfel, ar fi practic imposibil să se majoreze prețurile pe rutele cu suprapunere de activități și să se reducă totodată în mod global cu 10 % prețurile pe toate rutele pe distanțe scurte. De asemenea, deși Comisia afirmă că nu poate prevedea ce constituie un preț concurențial, reducerea de preț ar procura avantaje considerabile și realizabile. „Înghițarea frecvențelor” în cazul unei noi intrări ar fi urmărit să răspundă afirmațiilor Comisiei privind pretinsa reacție agresivă a Ryanair în privința unor noi operatori, reacție care constă în sporirea frecvențelor pe rutele pe care intră o altă companie aeriană. În plus, angajamentul de a nu reduce frecvențele ar fi urmărit să înlăture temerea că Ryanair ar reduce capacitatea pe rutele cu suprapunere de activități și ar fi astfel în măsură să își majoreze prețurile. Angajându-se să mențină capacitatea combinată pe rutele cu suprapunere de activități, Ryanair nu ar mai fi în măsură să majoreze prețurile și să mențină totodată un coeficient de înlocuire acceptabil, ceea ce ar fi crucial în contextul modelului său economic.

516 În al șaptelea rând, în ceea ce privește soluția „cumpărătorului direct”, reclamanta subliniază în primul rând că această soluție nu a fost niciodată utilizată în cauzele anterioare care implicau companii aeriene. O asemenea exigență ar fi de asemenea superfluă și disproporționată. Ținând seama de faptul că Ryanair ar oferi prețurile cele mai scăzute de pe piață și că un mare număr de rute cu suprapunere de activități nu ar genera un trafic suficient pentru a suporta un al treilea transportator, ar fi foarte dificil din punct de vedere comercial să se găsească un „cumpărător direct”. Singura

soluție ar fi aceea ca Ryanair și Aer Lingus să abandoneze aceste rute sau să încheie cu „cumpărătorul direct” o înțelegere nelegală referitoare la stabilirea prețurilor. În plus, ar rezulta din „înghetarea frecvențelor” că operatorii nu ar fi descurajați să pătrundă pe rutele cu suprapunere de activități de riscul de a constata că Ryanair își sporește frecvențele pe aceste rute. Cu excepția sloturilor orare de la Heathrow, sloturile orare de la Dublin și din majoritatea celorlalte aeroporturi din Europa (poate cu excepția celorlalte aeroporturi principale supraîncărcate) nu ar avea o valoare intrinsecă și nu ar fi, așadar, interesante pentru o altă companie aeriană. În sfârșit, în mod greșit Comisia ar fi considerat că angajamentul privind „cumpărătorul direct” era insuficient din cauza întinderii sale limitate și a faptului că ar conduce la o „intrare fragmentată” (considerentul 1238 al deciziei atacate). Acest angajament, consolidat în proiectul de angajamente din 1 iunie 2007, ar fi întemeiat pe cererea formulată în acest sens de serviciile Comisiei. Reclamanta critică de asemenea intenția Comisiei de a o face să suporte singură riscul ca niciun „cumpărător direct” să nu fie găsit în termenul stabilit.

- ⁵¹⁷ Comisia, susținută de Irlanda și de Aer Lingus Group, amintește că a examinat și a înlăturat angajamentele din 3 mai 2007, constatând următoarele: măsurile referitoare la sloturi nu erau adecvate, întrucât nu determinau o intrare semnificativă pe rutele unde serviciile se suprapun (considerentele 1186-1196 ale deciziei atacate), propunerea „cumpărătorului direct” nu compensa absența unei perspective de intrare (considerentul 1197 al deciziei atacate), domeniul de aplicare al angajamentelor era insuficient (considerentele 1199-1206 ale deciziei atacate), angajamentele nu menționau sloturi în aeroporturi de destinație importante (considerentele 1207-1209 ale deciziei atacate), angajamentele nu ar fi putut determina decât intrarea mai multor companii aeriene (intrare fragmentată) (considerentele 1210-1212 ale deciziei atacate), angajamentele nu țineau seama de modelul de operare al noului operator (considerentele 1213-1215 ale deciziei atacate), angajamentele referitoare la sloturi la Londra-Heathrow nu permiteau eliminarea problemelor de concurență pe ruta

Dublin-Londra (considerentele 1216-1219 ale deciziei atacate) și celelalte angajamente nu permiteau eliminarea obstacolelor în calea unei concurențe efective (considerentele 1220-1226 ale deciziei atacate).

518 În special, Comisia consideră că măsurile corective privind accesul nu sunt admisibile decât în situațiile în care este suficient de clar că noi concurenți vor intra într-adevăr pe piață, remediind astfel problemele de concurență arătate (considerentul 1188 al deciziei atacate). Obiectivul fundamental al angajamentelor ar fi acela de a garanta structuri de piață concurențiale și, în mod evident, simpla amenințare a intrării unui concurent nu ar fi suficientă pentru atingerea acestui scop, în afară de cazul unor împrejurări cu adevărat excepționale. În realitate, substituibilitatea cererii ar fi „factorul de disciplină cel mai direct și mai eficace” pentru furnizorii unui produs sau ai unui serviciu dat, în particular în ceea ce privește deciziile lor în materie de stabilire a prețurilor, în timp ce constrângerile legate de concurența potențială ar fi în general mai puțin directe și ar necesita, în orice caz, o analiză aprofundată. Comisia arată că, în speță, piețele relevante nu se caracterizează printr-o „facilitate de acces dovedită”, ci mai curând printr-o „mișcare de ieșire a altor concurenți decât Aer Lingus”. Nimic nu indica în orientări că o concentrare care conduce la crearea unui monopol nu împiedică în mod semnificativ o concurență efectivă dacă există o amenințare suficientă cu sosirea unor noi concurenți. Hotărârea easyJet/Comisia, punctul 102 de mai sus, nu ar fi pertinentă nici sub acest aspect. În această cauză, Tribunalul ar fi apreciat că identificarea nominală a unui nou concurent nu era necesară, deoarece diverși concurenți se arătasera interesați, ca urmare a angajamentelor, de o intrare pe piețele afectate, iar intrarea efectivă a unui nou concurent putea, așadar, să fie considerată ca foarte probabilă. În speță, în schimb, sosirea unui nou concurent ar fi improbabilă, pentru motivele expuse la punctul 7.8 din decizia atacată și din cauza faptului că niciun concurent care a răspuns la consultarea actorilor pieței nu și-ar fi împărtășit intenția de a intra în mod concret pe una dintre rutele pe care serviciile se suprapun (considerentele 1190-1196 ale deciziei atacate), cu excepția eventuală a Air France și a British Airways, care și-ar extinde activitățile pe ruta Dublin-Londra, ceea ce Comisia a apreciat ca insuficient pentru a înlătura problemele de concurență pe această rută (considerentele 1216-1219 ale deciziei atacate). Tocmai din cauza acestei lipse de perspectivă de intrare Comisia ar fi sugerat în mod neoficial ca Ryanair să desemneze un „cumpărător direct”. Ar interesa prea puțin că este vorba de prima concentrare de

companii aeriene în care Comisia a emis o asemenea propunere sau că Ryanair a considerat dificil și chiar imposibil să o urmeze. În raport cu cauzele anterioare, prezenta operațiune ar diferi în măsura în care privește două companii care propun servicii directe și care operează ambele un număr important de aeronave de la același aeroport pe un mare număr de rute pe care serviciile se suprapun. În schimb, spre deosebire de cauzele precedente, aglomerarea aeroporturilor nu ar fi singura barieră la intrare în speță. Comisia subliniază că nu poate accepta angajamentele care nu ar elimina decât parțial aceste probleme de concurență pentru motivul că partea interesată nu ar putea consimți la alte angajamente.

b) Aprecierea Tribunalului

⁵¹⁹ Proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 a intervenit ca urmare a discuțiilor aprofundate care au avut loc între Comisie și Ryanair cu privire la conținutul angajamentelor din 3 mai 2007 și la modalitățile de remediere a problemelor identificate. Se impune, în această privință, să se facă trimitere la argumentele prezentate de Ryanair cu privire la conținutul reuniunii din 1 iunie 2007 (a se vedea punctul 470 de mai sus) și la conținutul teleconferinței înregistrate intervenite între Ryanair și Comisie la 29 mai 2007.

⁵²⁰ În pofida acestor precizări referitoare la ceea ce era considerat necesar pentru autorizarea operațiunii, reclamanta – potrivit propriei mărturisiri (a se vedea punctul 470 de mai sus) – a prezentat o ultimă propunere de angajamente care nu răspundea cererilor Comisiei în ceea ce privește numărul important de aeronave care trebuie

poziționate la Dublin în termen de șase luni de la adoptarea deciziei atacate, cu o prorogare posibilă de șase luni. Propunerea Ryanair era de a accepta principiul unei poziționări imediate pentru jumătate din acest număr important de aeronave, plus două avioane afectate rutelor spre Londra-Heathrow în termen de șase luni de la publicarea unei noi oferte, care ar fi publicată în termen de șase luni de la adoptarea deciziei atacate, cu o prorogare posibilă de șase luni.

521 Mai mult, în cadrul remediilor propuse în speță, și anume în principal dobândirea de sloturi orare de unul sau mai mulți actori, Ryanair consideră drept incontestabil faptul că ansamblul Ryanair-Aer Lingus nu ar pune probleme de concurență atât timp cât ar permite unor noi concurenți sau actorilor prezenți pe ruta spre Londra-Heathrow să dobândească sloturi orare pentru a-și dezvolta cota de piață. Comisia a considerat această măsură insuficientă pentru repunerea în discuție a efectului anticoncurențial pe care l-ar reprezenta dispariția principalului concurent al Ryanair. În timpul ședinței, ea a susținut astfel că, mai curând decât să dorească să asigure acceptarea principiului creării sau al consolidării poziției dominante a ansamblului Ryanair-Aer Lingus pe o anumită rută, apreciind că un ipotetic concurent ar veni să se instaleze sau să își dezvolte cota sa de piață pentru simplul fapt că ar fi oferite sloturi orare, ar fi trebuit în speță ca Ryanair să renunțe la o parte din cota sa de piață în beneficiul concurenților.

522 În această privință, trebuie subliniat că, spre deosebire de concentrările anterioare din sectorul transportului aerian de pasageri (precum cele în discuție în cazurile Air France/KLM și Lufthansa/Swiss), Comisia nu se putea mulțumi în speță cu simple sloturi orare pentru a garanta accesul la o rută. Nu este vorba astfel de o operațiune care interesează operatori activi care dispun de un aeroport de origine în țări diferite. Ryanair și Aer Lingus operează de la același aeroport, aeroportul din Dublin, unde dispun de avantaje semnificative pe care concurenții nu le pot contracara cu ușurință.

- 523 În plus, rezultatele testelor de piață au arătat că concurenții actuali și potențiali nu erau gata să concureze entitatea rezultată din concentrare pe ansamblul rutelor afectate de operațiune. Chiar pe ruta Dublin-Londra (Heathrow), interesul anumitor companii aeriene, care erau uneori deja prezente, nu a fost confirmat printr-o declarație de angajamente ferme sub acest aspect care ar fi putut fi prezentate de Ryanair pentru a susține angajamentul său referitor la „cumpărătorul direct”.
- 524 În acest stadiu al procedurii, pentru motivele expuse în mod întemeiat în decizia atacată în ceea ce privește angajamentele din 3 mai 2007 și ținând seama de precizările aduse de proiectul de angajamente din 1 iunie 2007, reclamanta nu expune argumente susceptibile să repună în discuție, la un standard juridic corespunzător, evaluarea Comisiei expusă în decizia atacată, potrivit căreia proiectul de angajamente din 1 iunie 2007 nu îi permitea să concluzioneze, cu certitudine, că ar fi posibilă implementarea acestora și că remediile care rezultă din acestea ar fi suficient de viabile și de durabile pentru ca obstacolele în calea concurenței efective pe care aceste angajamente urmau să le împiedice să nu fie susceptibile să se producă într-un viitor relativ apropiat.
- 525 Al cincilea motiv trebuie, așadar, să fie respins atât în ceea ce privește validitatea de formă a propunerilor transmise Comisiei în cadrul procedurii administrative, cât și în ceea ce privește evaluarea pe fond a conținutului acestor propuneri.
- 526 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, acțiunea formulată de Ryanair trebuie respinsă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 527 Potrivit articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.
- 528 Întrucât Ryanair a căzut în pretenții, se impune ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, să fie obligată să suporte și cheltuielile de judecată efectuate de Comisie și de Aer Lingus Group, conform concluziilor acestora din urmă.
- 529 Potrivit articolului 87 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul de procedură, statele membre care intervin în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Prin urmare, Irlanda va suporta propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a treia)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

- 2) **Ryanair Holdings plc suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele efectuate de Comisia Europeană și de Aer Lingus Group plc.**

- 3) **Irlanda suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 6 iulie 2010.

Semnături

Cuprins

Situația de fapt	II - 3472
A — Părțile în litigiu	II - 3472
B — Procedura administrativă	II - 3473
C — Conținutul deciziei atacate	II - 3474
1. Piețele relevante	II - 3475
2. Evaluarea efectelor operațiunii asupra concurenței	II - 3476
3. Aprecierea angajamentelor	II - 3478
Procedura și concluziile părților	II - 3478
În drept	II - 3480
A — Cu privire la primul motiv, referitor la aprecierea raportului de concurență dintre Ryanair și Aer Lingus	II - 3483
1. Cu privire la „ponderea excesivă” acordată cotelor de piață	II - 3485
a) Argumentele părților	II - 3485
b) Aprecierea Tribunalului	II - 3486
2. Cu privire la neluarea în considerare a „diferențelor fundamentale” dintre Ryanair și Aer Lingus	II - 3491
a) Cu privire la utilizarea noțiunii „concurrenti cei mai apropiați” și la deducerea „automată” a existenței unor constrângeri concurențiale semnificative	II - 3492
Argumentele părților	II - 3492
Aprecierea Tribunalului	II - 3493
	II - 3683

b)	Cu privire la „diferențele fundamentale” referitoare la costurile de operare, la prețurile practicate și la nivelul prestațiilor	II - 3495
	Argumentele părților	II - 3495
	Aprecierea Tribunalului	II - 3497
c)	Cu privire la diferența dintre aeroporturile de destinație	II - 3504
	Argumentele părților	II - 3504
	Aprecierea Tribunalului	II - 3507
3.	Cu privire la avantajul concurențial conferit de existența unei baze la aeroportul din Dublin	II - 3516
	a) Argumentele părților	II - 3516
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3517
4.	Cu privire la „elementele de probă netehnice”	II - 3520
	a) Argumentele părților	II - 3520
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3522
5.	Cu privire la analiza econometrică a Comisiei	II - 3525
	a) Argumentele părților	II - 3525
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3528
6.	Cu privire la analizele econometrice prezentate de Ryanair	II - 3541
	a) Argumentele părților	II - 3541
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3543
7.	Cu privire la constrângerile concurențiale exercitate de companiile charter	II - 3545
	a) Argumentele părților	II - 3545
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3546

8.	Cu privire la ancheta realizată în rândul pasagerilor	II - 3548
	a) Argumentele părților	II - 3548
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3549
9.	Cu privire la ancheta efectuată în rândul întreprinderilor cliente	II - 3551
	a) Argumentele părților	II - 3551
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3553
10.	Cu privire la prejudiciul cauzat consumatorilor	II - 3554
	a) Argumentele părților	II - 3554
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3556
B —	Cu privire la al doilea motiv, referitor la evaluarea barierelor la intrare	II - 3557
	1. Cu privire la semnificația care trebuie dată absenței intrării unor noi concurenți pe piețele relevante	II - 3559
	a) Argumentele părților	II - 3559
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3560
	2. Cu privire la intrările și la ieșirile din sectorul transportului aerian	II - 3562
	a) Argumentele părților	II - 3562
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3563
	3. Cu privire la luarea în considerare a modelului economic al Ryanair	II - 3564
	a) Argumentele părților	II - 3564
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3566
	4. Cu privire la avantajele legate de deținerea de baze operaționale în Irlanda ..	II - 3568
	a) Argumentele părților	II - 3568
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3572

5. Cu privire la costuri și la riscurile legate de o intrare pe piață II - 3577
 - a) Argumentele părților II - 3577
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3578
6. Cu privire la reputația Ryanair în calitate de barieră la intrare II - 3580
 - a) Argumentele părților II - 3580
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3581
7. Cu privire la intrarea în timp util II - 3583
 - a) Argumentele părților II - 3583
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3584
8. Cu privire la existența unor rute mai rentabile în afara Irlandei II - 3586
 - a) Argumentele părților II - 3586
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3587
9. Cu privire la aglomerarea aeroportuară II - 3589
 - a) Argumentele părților II - 3589
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3590
10. Cu privire la poziția ansamblului Ryanair-Aer Lingus la aeroportul din Dublin II - 3592
 - a) Argumentele părților II - 3592
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3593
- C — Cu privire la al treilea motiv, referitor la analiza concurențială rută cu rută ... II - 3594
 1. Cu privire la admisibilitate II - 3594
 - a) Argumentele părților II - 3594
 - b) Aprecierea Tribunalului II - 3596

2.	Cu privire la fond	II - 3598
a)	Pe ruta Dublin-Londra	II - 3598
	Argumentele părților	II - 3598
	Aprecierea Tribunalului	II - 3600
b)	Cu privire la rutele Dublin-Birmingham, Dublin-Edinburgh, Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester și Dublin-Newcastle	II - 3604
	Argumentele părților	II - 3604
	Aprecierea Tribunalului	II - 3606
	— Pe ruta Dublin-Birmingham	II - 3607
	— Pe ruta Dublin-Edinburgh	II - 3609
	— Pe rutele Dublin-Glasgow, Dublin-Manchester și Dublin-Newcastle	II - 3610
c)	Pe rutele Shannon-Londra și Cork-Londra	II - 3611
	Argumentele părților	II - 3611
	Aprecierea Tribunalului	II - 3611
d)	Pe rutele Dublin-Frankfurt, Dublin-Paris, Dublin-Madrid, Dublin-Bruxelles, Dublin-Berlin și Dublin-Hamburg (Lübeck)	II - 3613
	Argumentele părților	II - 3613
	Aprecierea Tribunalului	II - 3614
	— Pe rutele Dublin-Berlin și Dublin-Hamburg (Lübeck)	II - 3614
	— Pe ruta Dublin-Bruxelles	II - 3615
	— Pe ruta Dublin-Frankfurt	II - 3616
	— Pe rutele Dublin-Madrid și Dublin-Paris	II - 3617

e)	Pe rutele Dublin-Milano și Dublin-Roma	II - 3618
	Argumentele părților	II - 3618
	Aprecierea Tribunalului	II - 3619
D —	Cu privire la al patrulea motiv, referitor la evaluarea creșterilor în eficiență pretinse	II - 3621
1.	Cu privire la caracterul verificabil al creșterilor în eficiență pretinse	II - 3624
a)	Argumentele părților	II - 3624
b)	Aprecierea Tribunalului	II - 3628
2.	Cu privire la caracterul propriu concentrării al unora dintre pretinsele creșteri în eficiență	II - 3636
a)	Argumentele părților	II - 3636
b)	Aprecierea Tribunalului	II - 3637
3.	Cu privire la avantajul pentru consumatori	II - 3639
a)	Argumentele părților	II - 3639
b)	Aprecierea Tribunalului	II - 3640
4.	Concluzie cu privire la analiza efectelor operațiunii asupra concurenței ...	II - 3643
E —	Cu privire la al cincilea motiv, referitor la evaluarea angajamentelor	II - 3644
1.	Considerații preliminare	II - 3644
a)	Cu privire la cadrul de analiză a angajamentelor	II - 3644
b)	Cu privire la descrierea și evaluarea angajamentelor din 3 mai 2007	II - 3647
c)	Cu privire la descrierea și evaluarea proiectului de angajamente din 1 iunie 2007	II - 3653

2.	Cu privire la absența lacunelor de formă în ceea ce privește angajamentele din 3 mai 2007	II - 3657
	a) Argumentele părților	II - 3657
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3662
3.	u privire la absența lacunelor de formă ale proiectului de angajamente din 1 iunie 2007	II - 3665
	a) Argumentele părților	II - 3665
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3667
4.	Cu privire la evaluarea pe fond a angajamentelor din 3 mai 2007 și a proiectului de angajamente din 1 iunie 2007	II - 3669
	a) Argumentele părților	II - 3669
	b) Aprecierea Tribunalului	II - 3678
	Cu privire la cheltuielile de judecată	II - 3681