

A Bizottság határozatának összefoglalója

(2007. június 27.)

egy vállalati összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodással való összeegyeztethetlensége megállapításáról

(Ügyszám COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 47/05)

A Bizottság 2007. június 27-én a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) ⁽¹⁾ – és különösen annak 8. cikke (3) bekezdése – értelmében összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének nem bizalmas változata az ügy hiteles nyelvén megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen:

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

I. ÖSSZEFOGLALÁS

1. Az ügy tárgya az írországi székhelyű Ryanair légitársaság tervezett összefonódása versenytársával, az Aer Lingusszal. Mindkét vállalkozás menetrendszerinti légi személyszállítással foglalkozik. Tevékenységük elsősorban a dublini repülőtéren fedi egymást.
2. A tervezett részesedésszerzés, amely szerint a Ryanair kizárólagos irányítást szerez az Aer Lingus felett, az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében összefonódásnak minősül. Az összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (3) bekezdése értelmében közösségi léptékű.
3. A légi szállítási ágazatra vonatkozó korábbi ügyeknek megfelelően a határozat szerint az érintett termékpiac a helyközi menetrendszerinti légi személyszállítás piaca, amelyen minden kiindulási pont és célállomás közötti útvonal külön piacnak tekintendő (O & D megközelítés). A piacvizsgálat azt is megállapította, hogy a hasonló vonzáskörzetet kiszolgáló egyes repülőterek (pl. az Aer Lingus által kiszolgált elsődleges repülőterek és a Ryanair által kiszolgált másodlagos repülőterek) ugyanahhoz az érintett termékpiachoz tartoznak.
4. A határozat kiemeli, hogy két „fapados” légitársaság egyesülne, amelyek jelenléte elsősorban a dublini repülőtéren számottevő, ahol az összefonódás után a rövid távú forgalom megközelítőleg 80 %-át bonyolítanák le. A határozat megállapítja, hogy a felek tevékenysége összesen 35 útvonalon fedi egymást. Az ügylet eredményeként 22 útvonalon monopolhelyzet jönne létre, további 13 útvonalon pedig 60 % feletti lenne a piaci részesedésük. A Ryanair és az Aer Lingus azokon az útvonalakon is egymás legvalószínűbb versenytársai, amelyeken jelenleg csak egyikük repül.
5. A Bizottság vizsgálata megerősítette, hogy a piacralépésnek jelentős akadályai vannak, amelyek megnehezítenék új piaci szereplők megjelenését azokon az útvonalakon, amelyeken az összefonódó felek tevékenysége fedi egymást.
6. A Ryanair által vállalt kötelezettségekről a Bizottság megállapította, hogy azok nem ellensúlyozzák elegendő mértékben a Bizottság által megállapított, a hatékony versenyt jelentős mértékben korlátozó hatásokat.
7. Ennek következtében a határozat megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás jelentősen befolyásolná az Írországból induló és oda érkező útvonalakon folyó verseny hatékonyságát, és az összefonódást a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetetlennek nyilvánítja.

II. A FELEK

8. A Ryanair olyan légitársaság, amely helyközi menetrendszerinti légi személyszállítást végez 24 európai országban, több mint 400 útvonalon. A Ryanair több mint 75 útvonalon közlekedik Írország (többnyire Dublin, de Shannon, Cork, Kerry és Knock is), valamint más európai országok között. A társaság jelenleg körülbelül 120 repülőgéppel rendelkezik, és Európa-szerte 19 repülőtéren van telephelye, melyek közül a legfontosabb London-Stansted és Dublin.

(¹) HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

9. Az *Aer Lingus* dublini székhelyű légitársaság. A Ryanairhez hasonlóan helyközi menetrendszerinti légi személyszállítást végez, több mint 70 útvonalon, amelyek az írországi Dublin, Shannon és Cork repülőtérét kötik össze számos európai és néhány Európán kívüli célállomással. Ezenfelül az *Aer Lingus* hosszú távon is működtet járatokat, elsősorban az Egyesült Államokba, valamint végez teherszállítást is, és charterjáratokat kínál utazási irodák számára. Az *Aer Lingus* elsődleges telephelye a dublini repülőtér (kisebb mértékben Cork és Shannon), járműparkja összesen 28 rövid távú és 7 hosszú távú repülésre alkalmas géppel rendelkezik.

III. A MŰVELET

10. Az ügylet során a Ryanair az *Aer Lingus* valamennyi forgalomban lévő részvényére tett nyilvános vételi ajánlat útján kizárólagos irányítást szerez az utóbbi felett. A Ryanair 2006. szeptembere és novembere között számos részvényt vásárolt, amely az *Aer Lingus* részvénytőkéjének összesen 25,17 %-át képviselte. 2006. október 5-én a Ryanair nyilvános vételi ajánlatot tett az *Aer Lingus* teljes részvénytőkéjére. Az ajánlat elfogadásának határidejét 2006. november 13-án állapította meg, ezt követően azonban először 2006. december 4-ig, majd 2006. december 22-ig meghosszabbította. Mivel a Ryanair részvényvásárlásainak és a nyilvános ajánlatnak az időzítése és végső gazdasági célkitűzése szorosan összefügg, a részvényeknek a nyilvános ajánlat időszaka előtti és annak során történő felvásárlása, valamint a vételi ajánlat az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke értelmében egyetlen összefonódásnak minősül. Az a tény, hogy a Ryanair ajánlata időközben érvényét veszítette, nincs befolyással a Bizottság illetékességére, mivel a Ryanair már bejelentette, hogy új ajánlatot tesz abban az esetben, ha a Bizottság megsemmisíti az ügyletet⁽¹⁾.

IV. KÖZÖSSÉGI LÉPTÉK

11. Az összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (3) bekezdése értelmében közösségi léptékű. Az érintett vállalkozások aggregált világméretű forgalma összesítve több mint 2 500 millió EUR, és mind a Ryanair, mind az *Aer Lingus* közösségi szintű forgalma meghaladja a 100 millió EUR értéket, azaz teljesülnek az 1. cikk (3) bekezdésének a) és d) pontjában foglaltak. Világos továbbá, hogy a Ryanair és az *Aer Lingus* nem ugyanabban az egy tagállamban szerzi aggregált közösségi szintű forgalmának több mint két harmadát. Az, hogy a Ryanair és az *Aer Lingus* egyaránt eléri-e a 100 millió EUR összesített aggregált forgalmat legalább három tagállamban, és mindkettő forgalma eléri-e a legalább 25 millió eurót e tagállamokban az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) és c) pontja szerint, a két vállalkozás üzleti forgalmának földrajzi felosztásától függ.
12. A határozat számos módszerrel próbálja felosztani az egyes tagállamok közötti járatokra szóló olyan repülőjegyek értékesítéséből származó forgalmat, amelyeknél a vásárlás időpontjakor az ügyfél holléte nem állapítható meg. A határozat megállapítja, hogy ilyen esetben a rendelkezésre álló alternatív módszerekből elsősorban az 50/50 %-os megosztás, valamint a kiindulási helyet alapul vevő módszer (mindkét fél árul az európai járatokra csak egy útra szóló jegyeket) tűnik a legmegfelelőbbnek abban az esetben is, ha a kimenő és a visszaérkező járatra azonos időpontban foglaltak helyet. Hangsúlyozottan így van ez a Ryanairhez vagy az *Aer Lingus*hoz hasonló helyközi menetrendszerinti légi járatokat üzemeltető vállalkozások esetében.

V. AZ ÉRINTETT PIACOK

13. A Ryanair és az *Aer Lingus* tevékenysége fedi egymást az EGT területén végzett menetrendszerinti légi személyszállítás területén. A Ryanair érvelése alapján sajátos üzleti modelljének és rendkívül alacsony költségalapjának köszönhetően árképzését nem más légitársaságok, hanem a fogyasztók szabad vásárlóereje befolyásolja. A határozat megállapítja, hogy a menetrendszerinti légi személyszállítás valóban egy olyan megkülönböztetett piac, amelyen számos működési és üzleti modell, illetve eltérő szolgáltatási szint érvényesül. Bár mind a Ryanair, mind az *Aer Lingus* európai üzletága „fapados” szolgáltatás, a Ryanair ténylegesen extra szolgáltatásokat nem nyújtó légitársaság, míg az *Aer Lingus* szolgáltatása magasabban pozicionált, azaz olyan kiegészítő minőséget biztosít, amelyet a Ryanair nem (például célállomásai között szerepelnek drágább elsődleges repülőterek, míg a Ryanair másodlagos repülőterekre közlekedik). Ezt az a tény is mutatja, hogy az *Aer Lingus* átlagos jegyárai magasabbak a Ryanair árainál. E termékkülönbség ellenére a határozat úgy következtet, hogy a Ryanair és az *Aer Lingus* versenyez egymással e szolgáltatások terén.

⁽¹⁾ Lásd az összefonódás-ellenőrzési rendelet 4. cikkének (1) bekezdését.

14. A Ryanair elismeri, hogy az érintett termékpiac a helyközi menetrendszerinti légi személyszállítás piaca, amelyen minden kiindulási pont és célállomás közötti útvonal külön piacnak tekintendő. A határozat szerint ez összhangban áll a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlatával ⁽¹⁾. Ezt a megközelítést alátámasztotta a mélyreható piacvizsgálat is. A másik lehetőséget, nevezetesen, hogy átfogó piacot határozzanak meg az Írországból induló és oda érkező rövid távú légijáratokra, amely során elsősorban a felek dublini közös légi telephelyéről kiinduló útvonalak kínálati helyettesíthetőségét vizsgálták volna, elvetették. A kínálati helyettesíthetőség nem lenne eléggé közvetlen és hatékony. Ezenfelül e piacmeghatározás figyelmen kívül hagyná a különböző útvonalak közötti keresleti helyettesíthetőséget, amely az ügyfelek nagy többsége számára gyakorlatilag nem létezik.
15. Ennélfogva a Bizottság piacvizsgálata megerősítette az O & D megközelítés helyességét. Az érintett kínálati oldali megfontolásokat azonban nem hagyták figyelmen kívül: a versenyjogi értékelés keretei közt foglalkoznak velük.
16. A Ryanair továbbá úgy érvel, hogy az érintett O & D piacokat repülőtéri párokra kellene korlátozni, mivel a Ryanair úgy véli, hogy az ügyfelek még azokban az esetekben sem tekintik helyettesíthetőnek a repülőtereket, amelyeknél egy város közelében több repülőtér is található. Ezzel ellentétben a Bizottság vizsgálata azt mutatta, hogy az ügyfelek e repülőterek nagy részét helyettesíthetőnek tekintik, ezért az érintett O & D párokat több útvonal esetében is érdemes várospárokra alapozva meghatározni. A minőségi és a mennyiségi elemzés megerősítette, hogy az összesen 20, a határozatba foglalt, kizárólag egymást fedő várospárból 18 esetében a nem átszálló utasok helyettesíthetőnek tartották a repülőtereket. A különböző repülőterek kiszolgálása tehát ebben az esetben csak az egy piacon versenyző légitársaságok közötti differenciálás egyik eleme, és nem indokolja két különböző piac meghatározását.
17. Az alábbi táblázat összesíti azokat a várospárokat, amelyeket a határozat helyettesítőnek tekint. A piacvizsgálat csak Amsterdam/Eindhoven, illetve Nantes/Rennes repülőterek esetében nem igazolta a helyettesíthetőséget.

1. táblázat

A várospárok meghatározásában érintett repülőterek listája

Város		
Repülőterek		
London	Manchester	Milánó
Stansted (STN)	Manchester (MAN)	Milán Linate (LIN)
Heathrow (LHR)	Liverpool (LPL)	Malpensa (MXP)
Gatwick (LGW)	Leeds-Bradford (LBA)	Bergamo (Orio al Serio) (BGY)
Luton (LTN)		
London City (LCY)		
Barcelona	Birmingham	Newcastle
Barcelona (BCN)	Birmingham International (BHX)	Newcastle (NCL)
Girona-Costa Brava (GRO)	East Midlands (EMA)	Durham Tees Valley (MME)
Reus (REU)		

⁽¹⁾ Lásd pl. az COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings, COMP/M.3280 – Air France/KLM, COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyeket.

Város		
Repülőterek		
Glasgow	Párizs	Lyon
Glasgow International (GLA)	Paris Charles de Gaulle (CDG)	Lyon St Exupéry (LYS)
Prestwick (PIK)	Beauvais-Tillé (BVA)	Grenoble (GNB)
Toulouse	Nantes/Rennes	Brüsszel
Toulouse Blagnac (TLS)	Rennes (RNS)	Brussels (BRU)
Carcassonne (CCF)	Nantes Atlantique (NTE)	Charleroi Brussels South (CRL)
Amszterdam	Frankfurt	Hamburg
Amsterdam Schiphol (AMS)	Frankfurt International (FRA)	Hamburg (HAM)
Eindhoven (EIN)	Hahn (HHN)	Lübeck Blankensee (LBC)
Bécs/Pozsony	Alicante	Bilbao
Vienna Schwechat International (VIE)	Alicante (ALC)	Bilbao Sondica (BIO)
Bratislava (BTS)	Murcia San Javier (MJV)	Vitoria (VIT)
Tenerife	Róma	Velence
Tenerife Norte Los Rodeos (TFN)	Rome Ciampino (CIA)	Venice (VCE)
Tenerife Sur Reina Sofia (TFS)	Rome Fiumicino (FCO)	Treviso (TSF)
Bologna		
Bologna Guglielmo Marconi (BLQ)		
Forlì (FRL)		

18. A piacvizsgálat azt is megerősítette, hogy a közvetett járatok és egyéb szállítási eszközök általában véve nem helyettesítik a felek egymást átfedő útvonalakon indított közvetlen járatait. Az ügylet csak az Európán belüli rövid távú járatokat érinti. A Bizottság általában véve – néhány kivételtől eltekintve – a múltban sem vette figyelembe az ezen útvonalakon közlekedő közvetett járatokat. Továbbá ez ügyben elsősorban a helyközi utasok érintettek, akik nem (Ryanair) vagy csak kis számban (Aer Lingus) szállnak át, ezért ezen ügyfelek számára a közvetett járatok még kevésbé vonzóak. Írország földrajzi adottságait figyelembe véve egyéb szállítási eszközök vagy nem állnak rendelkezésre (pl. expresszvonatok) vagy nem versenyképesek (pl. busz/komp).
19. A Ryanair hangsúlyozza, hogy elsősorban a túlnyomórészt kikapcsolódást szolgáló útvonalakon a charterjáratok jelentős versenynyomást jelentenek a felek szolgáltatásaira nézve. A piacvizsgálat azonban nem erősítette meg, hogy a charterjáratok jelentős mértékben korlátoznák az összefonódó feleket az ír útvonalakon. A Bizottság piacvizsgálata azt mutatta, hogy más országoktól eltérően Írországban a charter légitársaságok csak kevés ülőhelyet értékesítenek végső ügyfelek részére külön, azaz nem üdülési csomag részeként. Bizonyos érvek mellett szólnak, hogy a charter légitársaságok tevékenységeit hagyják figyelmen kívül e piac esetében (különösen az a tény, hogy e járatok esetében a szolgáltatás különböző (a charterhelyeket Írországban túlnyomórészt utazási csomag részeként értékesítik), más az értékesítési csatorna (a gyakorlatban szinte kizárólag utazásszervezőkön keresztül), kisebb rugalmasságot kínál (a charterjáratokat rendszerint hétfévenként indítják, azaz nem helyettesíthetik a hét közben indított járatok rugalmasságát), valamint a szolgáltatások gyakran évszakhoz kötöttek). A külön értékesített ülőhelyek rendkívül korlátozott száma miatt azonban az ügy értékelésén az sem változtatna, ha az ilyen értékesítéseket figyelembe vennék.

20. A Bizottság a múltban továbbá különbséget tett időérzékeny és nem időérzékeny utasok (üzletemberek és magánszemélyek) között. A piacvizsgálat azonban megerősítette, hogy a korábbi ügyek során értékelt, teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságoktól eltérően az összefonódó felek különleges jellemzői tükrében ez a különbség a jelen esetben nem indokolja különböző piacok meghatározását. Bár létezik különbség ezen ügyfelek között, ebben az esetben nem különböztethető meg két egyértelműen különálló csoport, mivel a két összefonódó vállalat nem tesz különbséget az utasok ezen típusai között, illetve e két véglet között sokféle utastípus létezik. Ezért – bár a versenyhelyzet elemzése figyelembe veszi az időérzékenyebb utasok arányát – nem határolhatók el elkülönült piacok az utasok ezen típusaira.
21. Annak megítélésénél, hogy az ügyfelek szempontjából helyettesíthető-e két repülőtér, a Bizottság több bizonyítékra támaszkodott:
- a távolságokat és az utazási időtartamot a referenciaértékként szolgáló 100 km/h vezetési időhöz hasonlították. Ezt a referenciaértéket vették kiindulópontnak, amelyet az érintett repülőtér sajátosságainak és más elemeknek a figyelembevételével értelmeztek,
 - az összefonódás eredményeképpen létrejövő entitás versenytársai által a Bizottság piacvizsgálata során kifejtett nézetek. A legtöbb versenytárs a nem időérzékeny utasok szempontjából helyettesíthetőnek tartotta az elsődleges és másodlagos repülőtereket,
 - a repülőterek és a tagállamok polgári légiközlekedési hatóságainak véleménye, amennyiben kifejezésre juttattak ilyen nézeteket a bizottsági vizsgálat folyamán, valamint az e hatóságok által a javasolt ügylettől függetlenül készített jelentések eredményei,
 - adott esetben a Bizottság szintén figyelembe vette azt a tény, hogy a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet II. mellékletének értelmében a repülőterek egy úgynevezett „repülőtérrendszer” részét képezik,
 - a marketinggyakorlatok, különösen az a mód, ahogyan a Ryanair értékesíti szolgáltatásait, valamint az a tény, hogy bizonyos repülőtereket oly módon mutatnak be, mint egy meghatározott város/aggglomeráció kiszolgálóját, kiegészítő bizonyítékként szolgálnak, mivel ezek azon tényezők részei, amelyeket az ügyfelek egy repülőjegy interneten történő vásárlásakor figyelembe vesznek,
 - a magánszemélyek becsült aránya egy útvonalon. Általánosan elismert tény, hogy a szabadidős utasok árérzékenyebbek, és az üzletemberekkel szemben hajlandóbbak több időt tölteni az utazással, ha cserébe az utazás teljes költsége alacsonyabb. Ennélfogva azokon az útvonalakon, ahol a szabadidős utasok becsült aránya magas, célszerű feltenni, hogy a repülőtér helyettesíthetősége az utas szempontjából inkább magasabb, mint alacsonyabb,
 - kiegészítő bizonyítékként kezelik azt, hogy a másodlagos repülőtér és bizonyos városok között létezik-e tömegközlekedés, valamint azt, hogy ezeket a Ryanair értékesíti-e saját weboldalán keresztül, vagy akár ő maga is szervezi őket,
 - a Bizottság által a Dublinból rendelkezésre álló tizenhét útvonalpárra végzett árkorreláció-elemzés eredménye, valamint
 - a dublini repülőtér utasai körében végzett felmérés, amely közvetett bizonyítékot szolgáltat arra nézve, hogy bizonyos repülőtérpárok keresleti oldalról nézve helyettesíthetők.
22. A fent felsorolt bizonyítékok alapján a határozat kimondja, hogy a javasolt ügylet értékelésének alkalmazásában az érintett piac a helyközi menetrendszerinti légi személyszállítás piaca. E piacok meghatározása az O & D megközelítés alapján történt, tekintettel arra, hogy az érintett kiindulási pont és célállomás a körülményektől függően két vagy több repülőtér (vonzáskörzet) is lehet.

VI. A VERSENYJOGI ÉRTÉKELÉS

23. A határozat kiemeli, hogy a javasolt összefonódás eltér a Bizottság által a légi szállítással kapcsolatban értékelt korábbi ügyektől, mivel az összefonódó felek mindegyike „fapados” légitársaság, amely az Európán belüli helyközi szállításra összpontosít. Továbbá két olyan fapados légitársaság egyesülne, amelyek jelenléte elsősorban a dublini repülőtéren számottevő, ahol az összefonódás után a rövid távú forgalom megközelítőleg 80 %-át bonyolítanak le. Ennek eredményeként az Aer Lingus és a Ryanair műveletei egyedülállóan nagy számú útvonalon fedik egymást.

24. A határozat megállapítja, hogy a felek tevékenysége összesen 35 útvonalon fedi egymást. Az alábbi táblázat tartalmazza az azonos útvonalakat, a felek piaci részesedését, valamint a versenytársakat:

2. táblázat

Az azonos útvonalak, a felek piaci részesedése, valamint a versenytársak ⁽¹⁾

Útvonal	Ryanair	Aer Lingus	Együttesen	Versenytársak	Részarány
Dublin–Alicante	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		(0–5 %)
Dublin–Barcelona	(40–50 %)	(30–40 %)	(70–80 %)	Iberia/Clickair	(20–30 %)
Dublin–Berlin	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Bilbao/Vitoria	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Birmingham	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin–Bologna	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Brüsszel	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Edinburgh	(70–80 %)	(20–30 %)	100 %		
Dublin–Faro	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin–Frankfurt	(40–50 %)	(40–50 %)	(80–90 %)	Lufthansa	(10–20 %)
Dublin–Glasgow	(50–60 %)	(30–40 %)	(90–100 %)	Loganair	(0–10 %)
Dublin–Hamburg/Lübeck	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin–Krakkó	(30–40 %)	(40–50 %)	(70–80 %)	SkyEurope	(20–30 %)
Dublin–London	(40–50 %)	(30–40 %)	(70–80 %)	BMI	(10–20 %)
				British Airways	(0–10 %)
				CityJet	(0–10 %)
Dublin–Lyon	(30–40 %)	(60–70 %)	100 %		
Dublin–Madrid	(20–30 %)	(30–40 %)	(60–70 %)	Iberia	(30–40 %)
Dublin–Malaga	(30–40 %)	(60–70 %)	(90–100 %)	Spanair	(0–10 %)
Dublin–Manchester	(70–80 %)	(20–30 %)	(90–100 %)	Luxair	(0–10 %)
Dublin–Marseille	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Milan	(30–40 %)	(60–70 %)	100 %		
Dublin–Newcastle	(70–80 %)	(20–30 %)	100 %		
Dublin–Párizs	(40–50 %)	(30–40 %)	(80–90 %)	AF/CityJet	(10–20 %)
Dublin–Poznan	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin–Riga	(40–50 %)	(20–30 %)	(70–80 %)	Air Baltic	(20–30 %)
Dublin–Róma	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin–Salzburg	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Sevilla	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin–Tenerife	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		

⁽¹⁾ A táblázat nem veszi figyelembe az olyan repülőjegyeket, amelyeket bizonyos szabadidős útvonalakon bizonyos charter-légitársaságok ajánlanak, és amelyeket külön vagy utazási csomag részeként értékesítenek. Mivel azonban az ilyen értékesítés aránya jelentéktelen, figyelembevételük nem változtatna a helyzeten.

Útvonal	Ryanair	Aer Lingus	Együttesen	Versenyársak	Részarány
Dublin–Toulouse/Carcassonne	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin–Velence	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin–Bécs/Pozsony	(20–30 %)	(50–60 %)	(70–80 %)	SkyEurope	(20–30 %)
				Austrian Airlines	(0–10 %)
Dublin–Varsó	(30–40 %)	(30–40 %)	(60–70 %)	LOT	(10–20 %)
				Norwegian Airline Shuttle	(10–20 %)
Shannon–London	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Cork–London	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Cork–Manchester	(40–50 %)	(10–20 %)	(60–70 %)	bmibaby	(30–40 %)
				Aer Arann	(0–10 %)

25. Az ügylet 22 útvonalon monopóliumot eredményezne, további 13 útvonalon pedig nagyon magas (60 % feletti) egyesített piaci részesedést.
26. A Ryanair saját védelmében úgy érvel, hogy a két összefonódó fél nem szoros versenytársa egymásnak, mivel „alapjaiban különbözőek” és „eltérő helyet töltenek be működésük piacán”. A Ryanair érvei szerint továbbá a piacra való belépésnek nincsenek jelentős korlátai a repülőterek túlterheltsége miatt, az összefonódó felek pedig nincsenek olyan egyedi helyzetben Dublinban – és általánosságban Írországban –, amely a versenytárs légitársaságokat megakadályozná az érintett piacra való belépésben, vagy akár repülőgépeik írországi letelepítésében.
27. Ezenfelül a Ryanair azt állítja, hogy amennyiben az összefonódás eredményeként létrejövő entitás növelné árait, akkor számos olyan légitársaság akadna, amely képes lenne versenytársként az egymást fedő útvonalak piacaira lépni. Valóban sok olyan útvonalon vannak versenytársak a célállomáson, amelyen a felek egyesített piaci részesedése 100 %. Például Berlin az Air Berlin, a Lufthansa, a Germanwings és az easyJet telephelye, Birmingham pedig a Flybe, a BA, a BMI és az easyJet társaságoké (stb.). A Ryanair szerint a lehetséges versenytársaknak nem szükséges dublini telephellyel rendelkezniük ahhoz, hogy hatékonyan korlátozzák az összefonódás eredményeképpen létrejövő entitást: beléphetnek az érintett útvonal piacára egy másik – Írországtól különböző – célállomáson lévő bázisról, vagy akár úgy is, hogy az útvonal két végén lévő egyik repülőtéren sincs állandó telephelyük. A határozatban szereplő részletes indoklás szerint azonban a Bizottság piacvizsgálatának eredményei nem erősítik meg azt, hogy ezek a légitársaságok valóban olyan hatékonyan korlátoznák egymást, mint a két fél.

Az összefonódás megszünteti az ír útvonalak két legerősebb versenytársa közötti versenyt

28. A korábban állami tulajdonban lévő nemzeti légitársaság, az Aer Lingus végrehajtotta szerkezetátalakítási tervét, és jelentősen megváltoztatta üzleti modelljét: rövid távú útvonalain olyan fapados légitársasággá alakult, amely a helyközi szállításra koncentrál. Az Aer Lingus alapviteldíja nagyjából ugyanazokat a szolgáltatásokat tartalmazza, mint a Ryanair alapdíja. Bár a két szállító által kínált szolgáltatásokban továbbra is fennállnak bizonyos különbségek, amelyek az eltérő viteldíjszintben is tükröződnek, ez nem zárja ki a hatékony versenyt a Ryanair és az Aer Lingus között. Ellenkezőleg, a piacvizsgálat azt erősítette meg, hogy azokon az útvonalakon, amelyekben mindkét szállító repül, figyelembe veszik egymás viteldíjait és a másik által kínált szolgáltatásokat, és ennek megfelelően módosítják működésüket és viteldíjait. Továbbá az egymást fedő útvonalakon jelenlévő versenytársak többsége vagy teljes szolgáltatást nyújtó légitársaság (pl. Lufthansa, Air France/CityJet, Iberia, BMI) vagy kisebb regionális légitársaság, amely gyakran az üzletemberekre összpontosít (pl. a Loganair, a Luxair vagy a dublini székhelyű Aer Arann), ennélfogva nem tekinthető szoros versenytársnak. Végezetül az ügyfelek körében az egyes útvonalakkal kapcsolatban végzett felmérés azt mutatta, hogy az utasok úgy vélik, hogy a felek jobban helyettesítik egymást, mint más szállítókat.

29. A vizsgálat tehát megerősítette, hogy a légi személyszállítás elkülönült piacán az összefonódó felek szolgáltatásai szorosan helyettesíthetők, és hogy a Ryanair és az Aer Lingus között erős a verseny az Írországból induló és oda érkező járatok célállomásai, kapacitása, menetrendje, árai és szolgáltatásai tekintetében. A Bizottság ezenfelül megállapította, hogy az Aer Lingus és a Ryanair szorosan figyeli a másik magatartását. Speciális szoftvert használnak egymás viteldíjainak ellenőrzésére, eredménykezelő rendszerük pedig a fő versenytárs magatartásának megfelelően módosítja a kapacitásokat és csökkenti az árakat. Amennyiben a repülőjegy-eladás a jelzett szint alatt van (pl. a másik társaság által kínált alacsonyabb árak/reklám eredményeképpen), akkor a két vállalkozás elemzői megpróbálják modellezni a keresletet, és általában több ülőhelyet bocsátanak rendelkezésre az alacsonyabb árkategóriákban. Mindezt az a tény is megerősíti, hogy marketingkampányaik során mindketten alacsony viteldíjait használnak fő érvnek, és gyakran egymáshoz hasonlítják magukat. A javasolt ügylet tehát számos olyan útvonalon megszüntetné a két fél közötti fontos versengést, amelyeken tevékenységük fedi egymást, így áremelkedéshez vezetne. Ezt megerősíti a Bizottság mennyiségi elemzése is, amely bizonyítja, hogy a Ryanair jelenléte hatással van az Aer Lingus viteldíjaira.
30. Az azonos útvonalakon való versengés mellett a határozat kiemeli azt a tényt is, hogy mindkét társaság ugyanazon a repülőtéren székel, ami dinamikus versenykörnyezetet teremtett, amelyben mindkét társaság gyakran indít járatokat új célállomásokra, illetve megszünteti azokat. Az ügylet ennélfogva nemcsak a jelenleg azonos útvonalakon szünteti meg a tényleges versenyt a felek között, hanem megszünteti a lehetőségét is annak, hogy a Ryanair és az Aer Lingus megjelenjen versenytársként az Írországból induló és oda érkező olyan útvonalakon, amelyen jelenleg csak egyikük repül.

Az összefonódott entitás által dominált piacra való belépés korlátai erősek

31. A Bizottság vizsgálata megerősítette, hogy a piacralépésnek jelentős akadályai vannak, amelyek megnehezítik az új piaci szereplők megjelenését azokon az útvonalakon, amelyeken az összefonódó felek tevékenysége fedi egymást. E belépési korlátok a következők: i. a dublini nagy műveletek („telephelyek”) hiányából származó hátrány; ii. jelentős belépési költségek és kockázat minden új versenytárs számára egy olyan piacon, amelyen már jelen van két erős, Írországból jól ismert márkanévvel rendelkező légitársaság; iii. a Ryanair hírneve, amely szerint agresszíven reagál az új belépőkre; iv. a dublini repülőtér, illetve bizonyos célállomások repülőtereinek kapacitási korlátai.
32. A határozat több bizonyítékot is említ, amelyek azt erősítik meg, hogy a dublini nagy telephely jelentős költségelőnyhöz és rugalmassághoz juttatja a Dublinból induló és oda érkező útvonalakon működő szállítót. Ennélfogva a Ryanair tényleges vagy potenciális fő versenytársának elmaradása Dublinból (kisebb mértékben Corkból és Shannonból) elkerülhetetlenül gyengítené a Ryanairre az ír útvonalakon nehezedő versenynyomást. A többi légitársaság közül egyik sincs abban a helyzetben, hogy eredményesen lépjen a rugalmas és költséghatékony Aer Lingus helyére, és versenyezzen számos Írországból induló és oda érkező útvonalon. Bármilyen új belépő az összefonódás eredményeképpen olyan erős és szilárd entitással nézne szembe, amely jelentős költségelőnnyel dolgozik, és amely gyorsan tudna reagálni bármilyen, az Írországból induló és oda érkező egyes útvonalakon fellépő szállítóra. Meg kell azonban jegyezni, hogy a célállomáson telephellyel rendelkező szállítók hasonló alapelőnnyel rendelkeznének az adott útvonalon. E szállítók azonban még mindig szembesülnének a vizsgálat által azonosított és az alábbiakban felsorolt belépési korlátokkal, és nincs arra mutató jel, hogy bármelyikük belépése elegendő versenynyomást gyakorolna az összefonódás eredményeként létrejött entitásra.
33. A jelentős belépési költségek és kockázatok abból adódnak, hogy az Írországból Európába irányuló járatokat a Ryanair és az Aer Lingus uralja, amelyek jól ismert márkanévvel és számos útvonalat tartalmazó portfólióval rendelkeznek. A lehetséges belépők szerint az a tény, hogy e két jól ismert márkanévvel kell versenyezniük, megnehezíti a versenyt más országokhoz képest, ahol nem két szilárd helyzetű fapados légitársaság van jelen nagy telephellyel. Ezenfelül az ír utasok jelentős arányban képviseltetik magukat az azonos útvonalak többségén. Ezért az új belépőnek jelentős összeget kellene marketingre és reklámra fordítania Írországból. A határozat ezenkívül több példával is illusztrálja a Ryanair agresszív viselkedését az ír piacokra belépő új versenytársakkal szemben. Például az easyJet 2005-ben megpróbált három, Londonból regionális ír repülőterekre irányuló útvonalon járatokat indítani. A Ryanair azonnal csökkentette az árait és növelte a kapacitásait annak érdekében, hogy elűzze az easyJetet az ír piacról. Számos versenytárs jelezte, hogy az ír piac korlátozott méretűt, valamint az ottani jelenléti kiépítésével járó befektetéseket és kockázatokat figyelembe véve Európa más országaiban jobb lehetőségeik vannak.

34. Az időközök járatokhoz való hozzárendelése tekintetében fennálló kapacitáskorlátok tekintetében a határozat kiemeli, hogy – a korábbi légiszállítási összefonódási esetekkel ellentétben – azok megléte jelentős probléma, ennek ellenére csak a belépés általános korlátainak részét képezik. A dublini repülőtér kapacitása elsősorban csúcsidőben korlátozott. Bár a dublini repülőtér csak részben túlszűfolt, ez a zsúfoltság korlátozza a potenciális belépőket az Aer Lingusszal és Ryanairrel folytatott versenyben, elsősorban azokon az útvonalakon, amelyeken a csúcsidőt lefedő, gyakori szolgáltatásra van szükség. Több ilyen útvonalon a célállomáson (különösen Londonban, Párizsban, Frankfurtban vagy Milánóban) fennálló zsúfoltság szintén belépési akadályt jelent azon szállítók számára, akik kínálati szempontból nem használhatnak helyettesítő repülőtérrel (mint például Párizs-Beauvais vagy Frankfurt-Hahn). Ezenfelül a dublini korlátozott kapacitás (a reggeli időközök többségét az összefonódás után létrejött entitás használná) jelentős korlátot jelent minden versenytárs számára, amelyik jelenlétének növelése érdekében telephelyet szeretne létesíteni a dublini repülőtéren.

A versenytársak valószínűleg nem pótolnák az ügylet követően a versenytárs hiányát

35. A piacra lépés fentebb bemutatott korlátai tükrében a Bizottság piacvizsgálata tovább vizsgálta, hogy lenne-e olyan szállító, amely képes és motivált lenne arra, hogy belépjen az egymást fedő útvonalakra, és eredményesen fejtené ki versenynyomást az összefonódás eredményeképpen létrejövő entításra. A határozat értékelte, milyen valószínűséggel lépnének közvetlen versenybe a Ryanairrel/Aer Lingusszal egyéni versenytársak az összefonódás után, áremelkedés esetén.
36. A határozatban részletesen elemzett potenciális belépők közé tartozik az Air France/CityJet, az Aer Arann, az easyJet, a British Airways, a BMI/bmibaby, a Flybe/BA Connect, a SkyEurope, az Air Berlin és a Clickair. E szállítók azonban a piaci felmérésre adott válaszaikban és interjúk során a fentebb ismertetett belépési korlátokra és nehézségekre hivatkoztak, amelyekkel az összefonódás eredményeként létrejövő entitás erős pozícióival szembeni működésük kiépítése során szembe kellene nézniük. A határozat utal rá, hogy várhatóan egy légitársaság sem szállna versenybe a Ryanair/Aer Lingus egyesült vállalkozással, így nem jönne létre a Ryanair és az Aer Lingus által jelenleg egymásra gyakorolt versenynyomáshoz hasonló, az összefonódás eredményeképpen létrejövő entításra nehezedő nyomás.
37. A piacvizsgálat tehát nem igazolta, hogy az egyes egymást fedő útvonalakra történő belépés vagy bővítés valószínű és elegendő lenne, valamint kellő időben történne ahhoz, hogy versenynyomást gyakoroljon az összefonódás eredményeképpen létrejövő entításra, ellensúlyozva ezáltal a Ryanair és az Aer Lingus között az adott útvonalon jelenleg fennálló verseny megszűnését.

Következtetés

38. A határozat azt a következtetést vonja le, hogy az ügylet jelentősen korlátozná az eredményes versenyt számos, Írországból induló és oda érkező útvonalon.

Hatékonysági érvek

39. A Ryanair érvelése szerint a tervezett összefonódás nem veszélyezteti a versenyt. Azonban a Ryanair hangsúlyozza, hogy – a hatékonyság növekedése és sajátos üzleti modellje miatt – ellenkező esetben sem lennének egyoldalú következményei az összefonódásnak. A hatékonyság, amelyre a Ryanair hivatkozik, lényegében a Ryanair üzleti és irányítási modelljének az Aer Lingusra való alkalmazásából adódna. A Ryanair szerint ez lehetővé tenné az Aer Lingus működési költségeinek a Ryanair szintjére történő csökkentését. A hatékonyság a következő területeken növekedne: repülőgépek tulajdonlási költségei, földi tevékenység, személyzeti költségek, karbantartási költségek, repülőtéri költségek, kiegészítő eladási és elosztási hatékonyság.
40. A Ryanair kijelenti, hogy e hatékonyságok helyettesítő ügylet révén, illetve az ügyletben részt vevő két fél által egyénileg nem érhető el. Úgy érvel, hogy a hatékonyság növekedéséből származó előnyöket a fogyasztók csökkentett viteldíj formájában élveznék, és a tervezett költségmegtakarítás nem csökkentené az Aer Lingus szolgáltatásának minőségét (sőt ellenkezőleg, az inkább javulna).

41. A Bizottság hatékonysággal kapcsolatos értékelésének alapelveit az összefonódás-ellenőrzési rendelet⁽¹⁾ (29) preambulumbekzdése és a horizontális összefonódásokról szóló bizottsági iránymutatás⁽²⁾ határozza meg. Ahhoz, hogy a Bizottság úgy találja, hogy a nyert hatékonyság ellensúlyozza az összefonódás fogyasztókra gyakorolt negatív hatását, ellenőrizhetőnek (azaz indokoltnak, mérhetőnek és – szükség esetén – belső tanulmányokkal, valamint iratokkal kísértnek) kell lennie, előnyöket kell ígérnie a fogyasztók számára, és olyannak kell lennie, amelyhez hasonló nem érhető el a javasolt összefonódásnál kevésbé versenyellenes eszközzel (összefonódás-specifikusság). A három feltételt – ellenőrizhetőség, összefonódás-specifikusság és a fogyasztó számára nyújtott előnyök – együttesen kell teljesíteni.
42. A határozat szerint a Ryanair által felhozott hatékonyságnövekedés nem ellenőrizhető, mivel azon az általános állításon alapul, hogy kiterjesztené üzleti modelljét – különösképpen az árszintet – az Aer Lingusra, azonban nem szentel kellő figyelmet a termékjellemzők romlásának és a bevétel csökkenésének ellensúlyozására. A határozat megállapítja, hogy a Ryanair által felhozott hatékonyságnövekedés többnyire feltételezéseken alapul, amelyek függetlenül nem ellenőrizhetőek. Ennélfogva a Ryanair hatékonysági érve már a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatás együttesen teljesítendő feltételei közül az elsőt sem teljesíti. A teljesség kedvéért a határozat tartalmazza a Ryanair hatékonysági érvének összefonódás-specifikusság tekintetében történő elemzését is, valamint értékeli a várható fogyasztói előnyöket.
43. A határozat megállapítja, hogy a Ryanair által felhozott hatékonyság nem ellenőrizhető és nem összefonódás-specifikus. A hatékonyság még abban az esetben is befolyásolná az Aer Lingus állandó (a repülőgépek működtetéséből származó) költségeit, ha mind a két feltétel teljesülne; ez pedig bizonytalanná teszi a hatékonyság fogyasztókra történő áthárítását. Végezetül a határozat érvelése utal a horizontális összefonódásról szóló iránymutatásra, mely szerint igen valószínűtlen, hogy az olyan összefonódás, ami monopóliumhoz közeli piaci helyzetet vagy hasonló mértékű piaci erőt eredményez, a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható azért, mert a hatékonysági javulásból eredő előnyök elegendőek lesznek a potenciális versenyellenes hatások ellensúlyozására.

VII. JAVASOLT KORREKCIÓK

44. 2007. április 17-én a Ryanair – a kifogásközlésre adott válaszával egyidejűleg – kötelezettségeket (a továbbiakban: a II. szakasz eredeti kötelezettségvállalásai) vállalt annak érdekében, hogy a kifogásközlésben kifejtett versenyjogi aggályokat megszüntesse. Miután a Ryanair 2007. április 26-án találkozott a Bizottsággal a jelenlegi helyzet felmérése okán, és közölték vele a Bizottság előzetes értékelését a II. szakasz eredeti kötelezettségvállalásaira vonatkozóan, a Ryanair 2007. május 3-án módosított a kötelezettségvállalásokon (a továbbiakban: végső kötelezettségvállalások)⁽³⁾.
45. A kötelezettségvállalások elsősorban a belépési helyzetet javítják. A korábbi légitársaságokkal kapcsolatos ügyek mintájára a Ryanair kötelezettségvállalásainak elsődleges célja a többi légitársaság belépési korlátainak megszüntetése. Ez az alábbi elemeket foglalja magában:
1. A heathrow-i időközöket illetően: A Ryanair úgynevezett lízingmegállapodás keretében időközöket bocsát rendelkezésre a London–Heathrow útvonalra. A végső kötelezettségvállalások szövege szerint ezen időközöket kizárólag a British Airways-nek és az Air France-nak tartja fenn (lehetővé téve számukra napi (2–6) járat indítását mindkét irányba).
 2. A Dublinból induló és oda érkező egyéb útvonalak időközei: A Ryanair más, Dublinból induló és oda érkező azonos útvonal esetében is szabadítana fel időközöket, ami szerintük lehetővé tenné a légitársaságoknak, hogy (4–8) Dublinban tartott repülőgéppel működjenek. A Ryanair felajánlja továbbá, hogy adott esetben megfelelő időkeretet szabadít fel az egymást fedő útvonalak egyes célállomásain.
 3. A Shannonból/Corkból induló és oda érkező útvonalak időközei: A Ryanair végső kötelezettségvállalásaiban vállalja, hogy adott esetben napi (6–10) időközt szabadít fel Corkban és ugyanennyit Shannonban az ezen városokból induló és oda érkező, egymást fedő útvonalak esetében, valamint ennek megfelelő számú időközt London/Stansted célállomáson az ide irányuló járatok számára, valamint (0–4) érkezési és (0–4) indulási időközt Corkban és Liverpoolban annak érdekében, hogy segítse a Cork–Manchester/Liverpool útvonalra való belépést.

⁽¹⁾ Lásd a 2. cikk (1) bekezdésének b) pontját és a (29) preambulumbekzdést.

⁽²⁾ Iránymutatás a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló tanácsi rendelet szerint a horizontális összefonódások értékeléséről, HL C 31., 2004.2.5., 5. o.

⁽³⁾ A Ryanair már 2006. november 29-én vállalt kötelezettségeket a vizsgálat I. szakaszában (I. szakasz eredeti kötelezettségvállalásai), amelyeket 2006. december 14-én módosított (I. szakasz módosított kötelezettségvállalásai).

4. „Előzetes vásárló” A kötelezettségvállalási okmányban a Ryanair felajánlja, hogy *„addig nem olvastja be az Aer Lingust”,* amíg nem talált vásárlót a (4–8) dublini kiindulópályájú repülőgépek szánt időközökre.
 5. Viteldíjhoz/márkához kapcsolódó kötelezettségvállalások: A Ryanair felajánlja, hogy azonnal legalább 10 %-kal csökkenti az Aer Lingus rövid távú járatainak viteldíjait, hogy azonnal megszünteti az Aer Lingus által a hosszú távú járatokon felszámított üzemanyag-pótdíjat, hogy megtartja az Aer Lingus márkanévét, valamint továbbra is külön működteti a Ryanairt és az Aer Lingust.
 6. „A járatgyakorítás befagyasztása”: A Ryanair kötelezettséget vállal arra, hogy az összefonódás után hat IATA menettrendi időszakon keresztül *„új belépő érkezésekor”* nem növeli az azonos útvonalon a járatgyakorítást a Ryanair és az Aer Lingus által az adott útvonalon közösen üzemeltetett gyakorisággal szemben. Arra is kötelezettséget vállal, hogy nem csökkenti a gyakoriságot ezeken az útvonalakon, kivéve abban az esetben, ha *„az útvonal nem jövedelmező”.*
46. A határozat szerint a kötelezettségvállalások nem orvosolják az azonosított versenyproblémákat, ezért nem elegendők arra, hogy a hatékony verseny formái és anyagi téren bekövetkező, jelentős mértékű akadályozását megelőzzék. Erre vonatkozóan a határozat a következő érveket tartalmazza:
- Kétséges, hogy az időközök orvoslása megfelelő eszköz-e a jelen ügyletben. Az Aer Lingus és a Ryanair ténylegesen fapados légitársaságok, amelyek másodlagos és egyéb, nem túlsúlyolt repülőterekre közlekednek. Nem a repülőtéri zsúfoltság a fő oka annak, hogy más légitársaságok nem lépnek be az ír piacra, és az időközök orvoslása nem nyújt megoldást a belépés egyéb azonosított korlátaira. Jelenleg az Aer Lingus a Ryanair egyetlen nagy versenytársa az ír útvonalakon, miközben a versenytársak megerősítették, hogy nem kívánnak versenybe bocsátkozni két jól ismert márkanevvel és egy nagyon áragresszív versenytárral szemben.
 - Az időközök felajánlott orvoslása valószínűleg nem ösztönöz arra, hogy az azonos útvonalakra bárki is belépjen. Mivel az orvoslás csak a belépésre vonatkozik (és nem képez üzleti leválasztást), fenn kell állnia annak a valószínűségnek, hogy lesz belépő. A piacvizsgálat azonban – néhány útvonal kivételével (elsősorban a Dublin–London/Heathrow útvonal) – nem mutatta azt, hogy lenne új belépő.
 - Nem világos és egymásnak ellentmondó intézkedések: A jelen kötelezettségvállalási javaslat tartalma nem világos, mivel számos ellentmondást, illetve homályos vagy kétértelmű megfogalmazást tartalmaz, amelyek kétségbe vonják a kötelezettségvállalások megvalósíthatóságát, és kétségessé teszik, hogy azok megvalósíthatók és végrehajthatók-e.
 - A kötelezettségvállalások mértéke nem elegendő. Még ha az orvoslások ösztönöznék is a belépést, a belépők száma túl kicsi lenne ahhoz, hogy ellensúlyozza a felek kínálatát az egymást fedő útvonalakon. A piacvizsgálat kimutatta, hogy a (4–8) repülőgép (illetve (6–10)), ha a londoni járatokat is figyelembe vesszük) nem helyettesítené elegendő mértékben az Aer Lingus által jelenleg kifejtett versenynyomást. Az Aer Lingus és a Ryanair jelenleg 22 és 19 repülőgépet üzemeltet. Bár az Aer Lingus 22 repülőgépe nemcsak az egymást átfedő útvonalakon közlekedik, a vizsgálat megerősítette, hogy (4–8) vagy (6–10) repülőgép nem lenne elegendő a Dublinból induló és oda érkező azonos útvonalak kiszolgálásához.
 - Bizonyos fontos célállomásokra allokált időközök hiányoznak a Ryanair javaslatából.
 - A kötelezettségvállalások nem biztosítják egyetlen olyan szereplő belépését sem, amelynek üzleti modellje helyettesítheti az összefonódás miatt megszűnő versenyt.
 - Ezenfelül jelentős jogi kétségek merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy a Ryanair jogilag lemondhatna-e az Aer Lingusnak járó heathrow-i időközökről, mivel a légitársaság alapszabálya bizonyos kérdésekben vétőjogot biztosít az ír kormánynak, amely ezáltal megakadályozhatná az időközök átadását.
 - A Ryanair által vállalt különböző magatartási kötelezettségek (az Aer Lingus viteldíjainak 10 %-kal történő csökkentése, az üzemanyag-pótdíj eltörlése, a járatgyakorítás befagyasztása, a két márka külön történő üzemeltetése) tekintetében a határozat megjegyzi, hogy azok nem irányulnak közvetlenül egyik azonosított versenypolitikai aggályra sem. Ezenfelül számos kérdést vetnek fel az ellenőrizhetőség és végrehajtás tekintetében. Olyan elemeket is tartalmaznak, amelyek inkább enyhítenék a versenyt ahelyett, hogy erősítenék.

47. A helyzetelemző találkozót és további kiegészítő tárgyalásokat követően a Ryanair 2007. június 1-jén tervezetet nyújtott be a kötelezettségvállalások módosítására vonatkozóan, amelynek szövege kifejezetten tervezet jellegű volt, hiányzott róla az aláírás, és nem tett eleget a szükséges formai követelményeknek. Tehát a Ryanair formálisan nem nyújtott be új kötelezettségvállalásokat, így a Bizottság nem volt köteles értékelni őket a határozatban. Ezenkívül a kötelezettségvállalások benyújtásának határideje az összefonódás-ellenőrzési rendelet végrehajtási rendelete értelmében 2007. május 3-án lejárt. Bár a Bizottság kivételes esetben elfogadhat a már benyújtott javaslatokra vonatkozó módosításokat akkor is, ha új piacvizsgálat végzése már nem lehetséges, az ilyen kötelezettségvállalásoknak azonban világosan meg kell oldania valamennyi azonosított versenyjogi aggályt.
48. A módosított kötelezettségvállalások tervezete azonban akkor is elégtelen lett volna a korábbi kötelezettségvállalások hiányosságainak orvoslására, ha megfelelően nyújtották volna be. A módosított kötelezettségvállalások tervezete továbbra is elsősorban az időközök átadására (azaz a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférés megkönnyítésére) épített, és nem tartalmazott olyan új elemet, amely orvosolná a belépés egyéb azonosított korlátait és lehetővé tenné a Bizottság számára, hogy újraértékelje a tényleges belépés valószínűségére vonatkozó piacvizsgálat negatív eredményeit. Továbbá még mindig nem elegendő az új belépés garantált mértéke, mivel a kötelezettségvállalások csak egy (6–10) repülőgépet üzemeltető, előzetes új belépőre vonatkoznak. A tervezet nem ad át időközöket valamennyi vonatkozó célállomáson, különösen a túlszűfolt repülőtereken. A további megoldatlan problémákhoz tartozik a London Heathrow időközökkel kapcsolatos jogbizonytalanság, valamint az előzetes vásárló számára meghatározott szempontok általános jellege.

VIII. KÖVETKEZTETÉS

49. A határozat megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás jelentősen korlátozná a közös piacon folyó hatékony versenyt vagy annak jelentős részét az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (3) bekezdése értelmében, különösen azért, mert a Ryanair és az Aer Lingus a Dublinból, Shannonból és Corkból induló és e városokba érkező 35 útvonalon domináns pozícióba kerülne, illetve további 15, Dublinból és Corkból induló és oda érkező útvonalon jutna domináns pozícióhoz vagy megerősítené azt. Következésképpen a határozat – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (3) bekezdésével, illetve az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – az összefonódást a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetetlennek nyilvánítja.
-