

**Streszczenie decyzji Komisji****z dnia 27 lutego 2013 r.****uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG****(Sprawa COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III)***(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 1106 final)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2013/C 216/07)

Dnia 27 czerwca 2013 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw <sup>(1)</sup>, a w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w autentycznej wersji językowej przedmiotowej sprawy, w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, znajduje się na stronach Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji, pod następującym adresem:

[http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

**I. STRONY**

- (1) Ryanair jest tanim przewoźnikiem świadczącym usługi w zakresie bezpośrednich regularnych przewozów lotniczych, głównie w Europie. Przedsiębiorstwo dysponuje flotą 294 samolotów i 51 bazami w Europie, spośród których najważniejsze to Londyn Stansted, Bruksela Charleroi, Mediolan Bergamo i Dublin. W sezonie letnim IATA w 2012 r. Ryanair obsługiwał w szczególności 62 trasy krótkodystansowe z Dublina.
- (2) Aer Lingus jest przewoźnikiem z siedzibą w Irlandii. Oferuje on głównie usługi bezpośrednich rejsowych przewozów lotniczych. Przedsiębiorstwo Aer Lingus posiada podstawową bazę w porcie lotniczym w Dublinie, skąd obsługuje znaczną część swoich rejsowych lotów. W sezonie letnim w 2012 r. Aer Lingus (w tym Aer Arann) obsługiwało 66 tras krótkodystansowych z Dublina. Aer Lingus nie należy do żadnego sojuszu przewoźników lotniczych i rozwija koncepcję „architektury otwartej sieci”, w ramach której jego neutralność umożliwia mu współpracę z różnymi sojuszami oraz oferowanie połączeń – oprócz świadczenia usług transportu bezpośredniego – przez główne węzły do miejsc docelowych na całym świecie.
- (3) Udział mniejszościowy Ryanair w Aer Lingus stanowi 29,82 % całego wyemitowanego kapitału akcyjnego Aer Lingus i czyni z Ryanair największego akcjonariusza Aer Lingus. Kolejnym największym akcjonariuszem jest rząd irlandzki (Minister Finansów), który posiada 25,1 % akcji.

**II. TRANSAKCJA**

- (4) W dniu 24 lipca 2012 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, Komisja Europejska otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Ryanair Holdings plc („Ryanair”, Irlandia) przejmuje, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, kontrolę nad całym przedsiębiorstwem Aer Lingus Group plc („Aer Lingus”, Irlandia) w drodze oferty publicznej ogłoszonej dnia 19 czerwca 2012 r. („transakcja”).

**III. STRESZCZENIE**

- (5) Po pierwszym etapie badania rynku Komisja uznała, że transakcja wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i wyraziła poważne wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG. W rezultacie w dniu 29 sierpnia 2012 r. Komisja wszczęła postępowanie zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) wspomnianego rozporządzenia.
- (6) Na drugim etapie badania rynku potwierdzono istnienie problemów w zakresie konkurencji na szeregu rynków, co doprowadziło do wydania pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń w dniu 13 listopada 2012 r. Strony miały możliwość przedstawienia swoich poglądów w pisemnej odpowiedzi na nie. W dniu 14 grudnia 2012 r. Komisja wysłała Ryanair pismo zawierające opis stanu faktycznego, na które Ryanair odpowiedziało w dniu 20 grudnia 2012 r.
- (7) Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw Ryanair przedstawiło w dniu 17 października 2012 r. pierwszy formalny zbiór zobowiązań. Komisja zdecydowała, że badanie rynku nie jest uzasadnione, ponieważ zobowiązania z dnia 17 października 2012 r. nie obejmowały wszystkich tras, co do których w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń wstępnie uznano, że transakcja znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”). Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) wprowadza pewne zmiany, takie jak zastąpienie wyrazu „Wspólnota” wyrazem „Unia” i wyrażenie „wspólny rynek” przez „rynek wewnętrzny”. Przyjęta w TFUE terminologia będzie stosowana w całej niniejszej decyzji.

- (8) W dniu 7 grudnia 2012 r. Ryanair przedstawiło zmienioną wersję zobowiązań. W odpowiedzi na przedłożenie tych zobowiązań Komisja przystąpiła do badania rynku. W wyniku badania rynku Ryanair przedstawiło w dniu 15 stycznia 2013 r. zmodyfikowany zbiór zobowiązań. Z uwagi na wyniki drugiego badania rynku Ryanair przedłożyło w dniu 1 lutego 2013 r. zmieniony zbiór zobowiązań (dalej: „ostateczny zbiór zobowiązań”). Rozpoczęto trzecie badanie rynku.
- (9) Badanie rynku wykazało, że ostateczny zbiór zobowiązań zaproponowanych przez Ryanair nie jest w stanie wyeliminować istotnych przeszkód na drodze skutecznej konkurencji.
- (10) W związku z tym w dniu 27 lutego 2013 r. Komisja przyjęła zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw decyzję, w której uznała transakcję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG („decyzja”).

#### IV. UZASADNIENIE

##### A. Właściwe rynki produktowe

- (11) Zarówno Ryanair, jak i Aer Lingus świadczą usługi rejsowych lotniczych przewozów pasażerskich w obrębie EOG, a ich działalność pokrywa się na 46 trasach do Irlandii i z Irlandii. Transakcja nie miała wpływu na żadne inne rynki poza tymi, które są związane z usługami pasażerskich przewozów lotniczych.

##### 1. Tradycyjne podejście oparte na zestawieniu: miejsce odlotu i miejsce przylotu (OiP)

- (12) Zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną Komisja oceniła transakcję na podstawie podejścia polegającego na zestawieniu w pary miast stanowiących miejsce odlotu i miejsce przylotu („podejście OiP”), które odzwierciedla substytucyjność po stronie popytu. W rezultacie każda kombinacja miejsca odlotu i miejsca przylotu była traktowana jako odrębny rynek.
- (13) Ponadto w przedmiotowym przypadku Komisja uznała, że pasażerowie tranzytowi nie stanowią części tego samego rynku co pasażerowie kategorii OiP oraz nie należy zdefiniować ogólnego rynku lotów krótkodystansowych do Irlandii i z Irlandii, z uwagi na niewielki stopień substytucyjności po stronie podaży między różnymi parami OiP, ani rynku „klientów”, dla których miejsce przylotu jest nieistotne”, biorąc pod uwagę, że w przypadku ogromnej większości pasażerów po prostu nie da się zastąpić lotu z Irlandii do jednego miejsca przylotu połączeniem do innego miejsca.

##### 2. Substytucyjność portów lotniczych

- (14) Zgodnie ze swoją wcześniejszą praktyką decyzyjną, definiując właściwe rynki OiP w odniesieniu do usług pasażerskiego przewozu lotniczego, Komisja zbadała, czy loty z lub do portów lotniczych, których obszary ciężenia

pokrywają się w wystarczającym stopniu, mogą być uważane za substytuty z punktu widzenia pasażerów.

- (15) W swojej ocenie substytucyjności portów lotniczych Komisja oparła się na następujących jakościowych i ilościowych źródłach dowodowych: (i) precedensy Komisji, a zwłaszcza decyzji z 2007 r., w której szczegółowo oceniono substytucyjność portów lotniczych w odniesieniu do połączeń do Irlandii i z Irlandii; (ii) „pierwsza zmienna reprezentatywna”, jaką stanowi obszar ciężenia portu lotniczego, z którego można dojechać do centrum właściwego miasta, przejeżdżając nie więcej niż 100 km lub w czasie nie dłuższym niż godzina jazdy, przy czym zmienna ta służy ustaleniu, czy porty lotnicze wydają się substytucyjne na pierwszy rzut oka; (iii) wyniki badania rynku; (iv) zachowanie Aer Lingus i Ryanair w zakresie monitorowania cen; (v) sposób sprzedaży usług przez Ryanair oraz (vi) analiza korelacji pomiędzy cenami, która zapewniła poparcie w wymiarze ilościowym wniosków wyciągniętych przez Komisję w odniesieniu do definicji rynku. Komisja wyciągnęła wnioski metodą łączenia dowodów.

- (16) W przedmiotowym przypadku substytucyjność usług rejsowych przewozów lotniczych z różnych portów lotniczych była istotna z trzech powodów: (i) dla ustalenia, czy działalność stron pokrywa się; (ii) dla celów oceny presji konkurencyjnej w odniesieniu do linii lotniczych prowadzących działalność w innych portach lotniczych oraz (iii) na potrzeby oceny możliwości wejścia na rynek na odpowiednich dodatkowych lotniskach.

- (17) Działalność Ryanair pokrywała się z działalnością Aer Lingus na 16 trasach<sup>(1)</sup>, na których Aer Lingus i Ryanair obsługują połączenia między tymi samymi dwoma portami lotniczymi oraz których nie dotyczy kwestia substytucyjności portów lotniczych, ponieważ nie określono żadnych innych odpowiednich lotnisk.

- (18) Na dodatkowych 10 trasach<sup>(2)</sup> Ryanair i Aer Lingus obsługują loty do tego samego lotniska (metoda zestawiania w pary portów lotniczych), chociaż w mieście odlotu lub przylotu istniało więcej lotnisk niż jedno. W przypadku niektórych tras to drugie lotnisko było obsługiwane w równym stopniu przez jedną ze stron lub przez innego przewoźnika. Na tych trasach substytucyjność portów lotniczych była istotna w szczególności dla oceny możliwości wejścia na rynek potencjalnych konkurentów stron. Ponieważ jednak Komisja nie zidentyfikowała żadnych planów wejścia na rynek ani ekspansji, które doprowadziłyby do terminowego, prawdopodobnego i wystarczającego wejścia na rynek lub ekspansji, kładąc kres problemom w zakresie konkurencji w odniesieniu do danych tras, nie było konieczności wyciągania ostatecznego wniosku w odniesieniu do substytucyjności tych lotnisk na odpowiednich trasach z Dublinu, Cork i Shannon.

<sup>(1)</sup> Dublin–Berlin, Dublin–Budapeszt, Dublin–Faro, Dublin–Fuerteventura, Dublin–Gran Canaria, Dublin–Ibiza, Dublin–Lanzarote, Dublin–Madryt, Dublin–Malaga, Dublin–Marsylia, Dublin–Nicea, Dublin–Palma, Cork–Malaga, Cork–Faro, Cork–Lanzarote, Cork–Palma.

<sup>(2)</sup> Dublin–Barcelona El Prat/Girona/Reus, Dublin–Alicante/Murcia, Dublin–Tenerifa Południowa/Tenerifa Północna, Dublin–Manchester/Liverpool/Leeds Bradford, Dublin–Londyn Heathrow/Gatwick/Luton/Stansted/City/Southend, Cork–Londyn Heathrow/Gatwick/Stansted, Dublin–Birmingham/East Midlands, Dublin–Edynburg/Glasgow, Cork–Alicante/Murcia, Cork–Tenerifa Południowa/Tenerifa Północna.

- (19) Na 19 trasach („pary miast”) <sup>(1)</sup> Ryanair i Aer Lingus obsługują loty z Irlandii do różnych docelowych portów lotniczych. W odniesieniu do tych tras substytucyjność portów lotniczych była istotna w celu ustalenia, czy działalność stron pokrywa się. W przedmiotowej decyzji oceniono substytucyjność z punktu widzenia znacznej części pasażerów Aer Lingus i Ryanair, którzy podróżują z i do 17 portów lotniczych <sup>(2)</sup> do/z Dublina, Cork, Shannon lub Knock.
- (20) W odniesieniu do pozostałej jednej trasy dodatkowej, tj. Dublin–Bristol/Cardiff/Exeter, kwestia substytucyjności portów lotniczych była istotna tylko dla ustalenia, czy strony napotkałyby presję konkurencyjną, jeżeli chodzi o loty z Exeter do Dublina (kwestia ta nie była istotna dla ustalenia, czy działalność stron pokrywa się, ponieważ strony obsługują połączenia do tego samego lotniska (Bristol)).
- (21) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że następujące porty lotnicze są substytucyjne na trasach do i z Dublina, Cork, Shannon lub Knock, natomiast kwestię tego, czy usługi bezpośrednich rejsowych lotniczych przewozów pasażerskich odpowiednio między Dublinem lub Cork a niektórymi <sup>(3)</sup> parami portów lotniczych należą do tego samego rynku, pozostawiono otwartą, ponieważ nie miała ona żadnych konsekwencji w kontekście oceny wpływu na konkurencję:

Barcelona El Prat, Girona i Reus	Londyńskie porty lotnicze (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton i City)	Sztokholm Arlanda i Skavsta
Bilbao i Santander	Manchester i Liverpool (dla Cork i Shannon)	Tuluza i Carcassonne
Birmingham i East Midlands (dla Knock)	Mediolan Linate, Malpensa i Bergamo	Wenecja i Treviso

<sup>(1)</sup> Dublin–Bilbao/Santander, Dublin–Bruksela/Charleroi, Dublin–Mediolan Malpensa/Mediolan Linate/Bergamo, Dublin–Frankfurt/Frankfurt Hahn, Dublin–Rzym Ciampino/Rzym Fiumicino, Dublin–Wiedeń/Bratysława, Dublin–Paryż CDG/Paryż Beauvais/Orly, Dublin–Tuluza/Carcassonne, Dublin–Glasgow/Prestwick, Dublin–Wenecja/Treviso, Dublin–Monachium/Memmingen, Dublin–Warszawa/Warszawa–Modlin, Dublin–Sztokholm Arlanda/Skawsta, Cork–Barcelona El Prat/Girona/Reus, Cork–Manchester/Liverpool/Leeds Bradford, Knock–Birmingham/East Midlands, Knock–Londyn Heathrow/Gatwick/Luton/Stansted/City/Southend, Shannon–Manchester/Liverpool/Leeds Bradford, Shannon–Londyn Heathrow/Gatwick/Luton/Stansted/City/Southend.

<sup>(2)</sup> Należy zauważyć, że podczas gdy istnieje 19 tras, w odniesieniu do których kwestia substytucyjności portów lotniczych była istotna, istnieje tylko 17 par lotnisk. Są to: Barcelona El Prat, Girona i Reus; Bilbao i Santander; londyńskie porty lotnicze (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton i City); Sztokholm Arlanda i Skavsta; Manchester, Liverpool i Leeds Bradford (dla Cork i Shannon); Tuluza i Carcassonne; Birmingham i East Midlands (dla Knock); Mediolan Linate, Malpensa i Bergamo; Wenecja i Treviso; Bruksela i Charleroi; Monachium i Memmingen; Wiedeń i Bratysława; Glasgow i Prestwick; Paryż CDG, Beauvais i Orly; Warszawa i Modlin; Frankfurt i Hahn; Rzym Fiumicino i Ciampino.

<sup>(3)</sup> London Southend i londyńskie porty lotnicze, Edynburg i Glasgow, Manchester, Liverpool, Leeds Bradford (dla Dublina), Birmingham i East Midlands (dla Dublina), Bristol/Cardiff/Exeter, Alicante i Murcia, Teneryfa Północna/Południowa.

Bruksela i Charleroi	Monachium i Memmingen	Wiedeń i Bratysława
Glasgow i Prestwick	Paryż CDG, Beauvais i Orly	Warszawa i Modlin
Frankfurt i Hahn	Rzym Fiumicino i Ciampino	

### 3. Rynek lotów bezpośrednich i lotów pośrednich

- (22) Zgodnie z wcześniejszą praktyką decyzyjną Komisji poziom substytucyjności między lotami pośrednimi a lotami bezpośrednimi w dużej mierze zależy od czasu trwania lotu. Z reguły im dłuższy lot, tym większe prawdopodobieństwo, że loty pośrednie wywierają presję konkurencyjną na połączenia bezpośrednie.
- (23) Komisja uznała, że z uwagi na fakt, iż w przedmiotowym przypadku pokrywające się trasy są krótkodystansowe (tj. lot trwa mniej niż sześć godzin) lub średnodystansowe (lot trwa ponad trzy godziny, a loty bezpośrednie zazwyczaj nie dają możliwości odbycia jednodniowej podróży powrotnej), mało jest prawdopodobne, aby loty pośrednie wywierały presję konkurencyjną na połączenia bezpośrednie. W przedmiotowej decyzji stwierdza się jednak, że kwestia tego, czy loty pośrednie należałyby do tego samego rynku, może pozostać otwarta, gdyż w ostatecznym rozrachunku nie zmieniłaby wyniku oceny wpływu na konkurencję.

### 4. Rozróżnienie grup pasażerów

- (24) W decyzji z 2007 r. Komisja stwierdziła, że nie należy definiować odrębnych rynków dla różnych kategorii pasażerów, w szczególności z uwagi na ustalenie, że obie linie lotnicze nie wprowadzały rozróżnienia między różnymi kategoriami pasażerów, ponieważ na trasach krótkodystansowych sprzedawały wyłącznie w jedną stronę bilety po restrzykcyjnej taryfie. Ryanair, Aer Lingus i zdecydowana większość respondentów uczestniczących w badaniu rynku potwierdziły w przedmiotowym przypadku ten sam wniosek.
- (25) Komisja stwierdziła, że nie należy definiować odrębnych rynków dla różnych kategorii pasażerów, czy to według wagi, jaką pasażerowie przykładają (lub nie) do czynnika czasu, czy w zależności od tego, czy podróżują w celach służbowych czy w celach rekreacyjnych, i wreszcie według podejścia opartego na czasie między rezerwacją a odlotem.

### 5. Substytucyjność między usługami czarterowymi a lotami rejsowymi

- (26) Ryanair stwierdził, że znaczną presję konkurencyjną na usługi świadczone przez strony wywierały na trasach o charakterze rekreacyjnym w szczególności czarterowe linie lotnicze. Poza tym Ryanair zwrócił uwagę, że spadek działalności czarterowej w połączeniach z Irlandią był bezpośrednią konsekwencją ekspansji Ryanair na kilku trasach typu czarterowego.

(27) Zgodnie ze swoją wcześniejszą praktyką decyzyjną Komisja wyróżniła trzy rodzaje działalności czarterowej:

- (i) *sprzedaż wycieczek zorganizowanych* – sprzedaży miejsc w ramach wycieczek zorganizowanych nie można było uznać za substytucyjną w stosunku do miejsc w lotach rejsowych oferowanych przez Ryanair i Aer Lingus na odnośnych trasach. Ustalenie to zostało potwierdzone przez większość respondentów uczestniczących w badaniu rynku. Większość pasażerów kupuje tylko bilety lotnicze, a nie zorganizowane wakacje;
- (ii) *sprzedaż miejsc organizatorom turystyki* – w kontekście popytu rynek ten jest rynkiem wyższego szczebla w stosunku do rynku sprzedaży miejsc dla klientów indywidualnych, a więc charakteryzuje się odmiennymi warunkami konkurencji. W związku z tym Komisja podtrzymała wniosek wyciągnięty w swoich poprzednich decyzjach, zgodnie z którym sprzedaż „hurtowa” pakietów miejsc organizatorom turystyki nie należy do tego samego rynku, co usługi rejsowych przewozów lotniczych dla klientów końcowych;
- (iii) *sprzedaż miejsc na sam przelot klientom końcowym* – Komisja uważa, że sprzedaż miejsc na sam przelot przez czarterowe linie lotnicze na tej samej trasie OiP jest podobna do sprzedaży usług rejsowych lotniczych przewozów pasażerskich. Niektórzy respondenci uczestniczący w badaniu rynku zwrócili jednak uwagę, że loty czarterowe charakteryzują się gorszą jakością w porównaniu z lotami rejsowymi nie tylko ze względu na ograniczoną liczbę miejsc na sam przelot i mniejszą widoczność dla konsumentów (poza częstotliwością lotów i cenami biletów). W każdym razie w przedmiotowej decyzji stwierdza się, że kwestię tę można pozostawić otwartą, gdyż w ostatecznym rozrachunku nie zmieniłaby wyniku oceny wpływu na konkurencję.

## B. Ocena wpływu na konkurencję

### 1. Ramy ogólne

(28) Komisja przeanalizowała zmiany sytuacji na rynku od 2007 r. Ogólnie rzecz biorąc, wydaje się, że główne zmiany to: (i) kryzys gospodarczy i finansowy, który od 2008 r. dotknął wielu państw członkowskich, w tym także Irlandię; (ii) dalsza konsolidacja w sektorze transportu lotniczego; (iii) spadek liczby rejsowych linii lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym w Dublinie; (iv) wzrost liczby tras, na których Ryanair i Aer Lingus konkurują, w stosunku do poziomu istniejącego w momencie wydania decyzji z 2007 r., oraz wyższy poziom koncentracji; (v) spadek liczby lotów z Dublina obsługiwanych przez przedsiębiorstwa czarterowe; (vi) budowa nowej infrastruktury na lotnisku w Dublinie.

### 2. Traktowanie Aer Arann

(29) Komisja uznała, że Aer Arann jest konkurentem Ryanair, ale nie jest konkurentem Aer Lingus. W rzeczywistości przedsiębiorstwo Aer Arann jest ściśle powiązane z Aer Lingus umową franczyzową i od niego zależne. W związku z tym w ocenie wpływu na konkurencję udział w rynku przedsiębiorstwa Aer Arann (prowadzącego działalność pod marką Aer Lingus Regional) przypisano Aer Lingus.

### 3. Udział w rynku oraz poziomy koncentracji

- (30) Strony miałyby bardzo duże udziały w rynku na wszystkich 46 trasach, na których ich działalność się pokrywa.
- (31) Transakcja prowadziłaby do uzyskania monopolu na 28 trasach: Dublin–Alicante/Murcia; Dublin–Berlin; Dublin–Bilbao/Santander; Dublin–Birmingham/East Midlands; Dublin–Bruksela/Charleroi; Dublin–Budapeszt; Dublin–Edynburg/Glasgow; Dublin–Fuerteventura; Dublin–Glasgow/Prestwick; Dublin–Manchester/Liverpool/Leeds; Dublin–Marsylia; Dublin–Mediolan/Bergamo; Dublin–Nicea; Dublin–Rzym; Dublin–Teneryfa; Dublin–Tuluza/Carcassonne; Dublin–Wenecja/Treviso; Dublin–Wiedeń/Bratysława; Dublin–Warszawa/Modlin; Cork–Alicante; Cork–Faro; Cork–Londyn; Cork–Manchester/Liverpool; Cork–Teneryfa; Knock–Birmingham/East Midlands; Knock–Londyn; Shannon–Manchester/Liverpool i Shannon–Londyn.
- (32) Na 18 pokrywających się trasach podmiot powstały z połączenia przedmiotowych przedsiębiorstw prowadziłby działalność równoległe z innymi przewoźnikami.
- (33) Na 11 z tych 18 tras pozostali przewoźnicy to przedsiębiorstwa czarterowe. Łączne udziały stron w rynku na każdej z tych tras nie przekroczyłyby 80 %.
- (34) Na 6 innych trasach spośród wspomnianych 18 tras konkurentami stron są przewoźnicy rejsowi, których model biznesowy różni się od modeli stosowanych przez strony. Na tych 6 trasach łączne udziały Ryanair i Aer Lingus w rynku wynosiłyby powyżej 50 %.
- (35) Na ostatniej pozostałej trasie, Dublin–Bristol/Cardiff/Exeter, jeżeli w rynku właściwym zostaną uwzględnione loty między Dublinem a Exeter, to konkurentem stron jest przedsiębiorstwo Flybe, rejsowy przewoźnik regionalny mający marginalny udział w rynku, wynoszący [5–10 %] <sup>(1)</sup>.

### 4. Konkurencyjna bliskość Ryanair i Aer Lingus

- (36) Przeprowadzone przez Komisję badanie rynku wykazało, że Ryanair i Aer Lingus aktywnie konkurują na wszystkich pokrywających się trasach.
- (37) Na większości (28 z 46) pokrywających się tras Ryanair i Aer Lingus są jedynymi przewoźnikami. Na tych trasach Ryanair i Aer Lingus są z natury rzeczy swoimi najbliższymi konkurentami.
- (38) Nawet na tych trasach, na których Ryanair i Aer Lingus mają co najmniej jednego konkurenta, strony są najczęściej zdecydowanie największymi konkurentami, o czym świadczy między innymi znaczna różnica między udziałem w rynku konkurenta (konkurentów) a udziałem każdej ze stron. Strony są dla siebie najbliższymi konkurentami, również biorąc pod uwagę trasy obsługiwane przez przedsiębiorstwo czarterowe, na których strony są zdecydowanie największymi konkurentami.

<sup>(1)</sup> Trasa ta jednak stanowiłaby monopol, gdyby rynek obejmował jedynie usługi transportu lotniczego między portami lotniczymi w Dublinie i Bristolu.

- (39) Ponadto Ryanair i Aer Lingus mają podobne modele biznesowe, które różnią się od modeli stosowanych przez większość konkurentów. W szczególności zarówno Ryanair, jak i Aer Lingus oferują (przede wszystkim) usługi transportu bezpośredniego, różniące się od usług przewoźników sieciowych prowadzonych w systemie dowozowym. Obie strony stosują modele rzeczywistej wyceny połączeń jednokierunkowych, 1-klasową konfigurację w przypadku lotów krótkodystansowych i realizują większość rezerwacji na swoich stronach internetowych, a nie za pośrednictwem biur podróży – w przeciwieństwie do przewoźników sieciowych. Poza tym, w przeciwieństwie do innych konkurentów, obie strony mają bardzo dużą rozpoznawalność marki w Irlandii, a także dużą bazę w tym kraju, zwłaszcza w porcie lotniczym w Dublinie.
- (40) Przeprowadzona przez Komisję analiza regresji potwierdziła istnienie znaczącego wzajemnego oddziaływania konkurencyjnego między Ryanair a Aer Lingus.
- (41) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że Aer Lingus i Ryanair są dla siebie bardzo bliskimi, jeśli nie najbliższymi, konkurentami na wszystkich pokrywających się trasach. Transakcja prowadziłaby zatem do eliminacji tego bardzo ścisłego stosunku konkurencji i istotnej presji konkurencyjnej, jaką obaj przewoźnicy wywierają na siebie przed transakcją. Klienci mieliby znacznie bardziej ograniczony wybór możliwości podróży i jest mało prawdopodobne, aby konkurenci byli w stanie wystarczająco ograniczyć zachowania rynkowe podmiotu powstałego z połączenia stron, zwłaszcza w odniesieniu do ustalania taryf.

#### 5. Wejście/bariery wejścia

- (42) Przeprowadzone przez Komisję badanie potwierdziło istnienie poważnych barier wejścia na rynek, które utrudniałyby nowym podmiotom dostęp do tras, na których pokrywa się działalność stron.
- (43) Te bariery wejścia związane są z silną pozycją rynkową Ryanair i Aer Lingus w Irlandii, a w szczególności z następującymi czynnikami:

- (i) silna pozycja rynkowa stron w Dublinie, Cork i Shannon wynikająca z posiadanych tam przez nie baz;
- (ii) podmiot powstały z połączenia stron dysponowałby dwiema najsilniejszymi markami w Irlandii i nowy podmiot potrzebowałby wiele czasu i musiałby dokonać znacznych inwestycji, aby podnieść jakość swojej marki. Z uwagi na ogłoszoną strategię podwójnej marki podmioty powstałe z połączenia stron miałyby w rzeczywistości silną pozycję rynkową w dwóch różnych segmentach rynku (tzn. w segmencie tanich lotów z minimalnym zakresem usług, jak również w segmencie o większym zakresie usług). Ta bariera wejścia była równie istotna na trasach do i z Dublina, Shannon, Cork i Knock;
- (iii) obawa przed agresywnymi działaniami odwetowymi ze strony podmiotu powstałego z połączenia stron w przypadku wejścia nowego podmiotu na rynek. Ta bariera wejścia była równie istotna na trasach do i z Dublina, Shannon, Cork i Knock;

- (iv) fakt, że nowe podmioty mogą mieć trudności z uzyskaniem przydziałów czasu na start lub lądowanie we wczesnych porannych godzinach szczytu oraz dostępu do miejsc postojowych w porcie lotniczym w Dublinie. Oprócz tego ograniczenia przepustowości niektórych docelowych portów lotniczych przyczyniłyby się do podniesienia i tak już znacznych barier wejścia;
- (v) poziom opłat lotniskowych w porcie lotniczym w Dublinie przypuszczalnie zniechęcałby nowe podmioty do uruchomienia połączeń z Dublina lub do Dublina;
- (vi) wielu konkurentów nie uważa irlandzkiego rynku za atrakcyjny, a pogorszenie koniunktury gospodarczej w Irlandii (lecz także w innych państwach członkowskich, takich jak Hiszpania) w jeszcze większym stopniu zmniejszyło atrakcyjność irlandzkiego rynku w porównaniu z sytuacją z 2007 r.;
- (vii) zdolność stron do wpływania na podejmowanie decyzji w irlandzkich portach lotniczych, na przykład w zakresie koordynacji przydziałów czasu na start lub lądowanie (w Dublinie), kwestii operacyjnych oraz wykorzystania i rozwoju infrastruktury portów lotniczych w Dublinie, Cork i Shannon.

- (44) Wniosek, że w przedmiotowym przypadku bariery wejścia są wysokie, potwierdza ponadto fakt, że w ostatnich latach miało miejsce niewiele przypadków wejścia na rynek (przez linie lotnicze inne niż Ryanair lub Aer Lingus) na pokrywających się trasach.

#### 6. Formy wejścia/ekspansji

- (45) Wyniki badania rynku wykazały, że aby stać się skutecznym konkurentem podmiotu powstałego z połączenia stron w każdym z portów lotniczych w Dublinie, Cork i Shannon, nowy podmiot musiałby utworzyć bazę na każdym z tych lotnisk. Bez wielu tras, na które można byłoby rozłożyć te koszty stałe, trudno byłoby osiągnąć taki sam poziom oszczędności kosztowej, jaki charakteryzuje zarówno Ryanair, jak i Aer Lingus. Ponadto baza umożliwia oferowanie interesującego rozkładu lotów z odlotami we wczesnych godzinach porannych i przyłotami późnym wieczorem, a także z wystarczającą liczbą połączeń, a zatem zwiększanie obecności na rynku i znajomości marki.
- (46) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że baza w Irlandii (a zwłaszcza w Dublinie) wydaje się zatem mieć kluczowe znaczenie dla przewoźników pod względem możliwości zapewnienia odpowiedniego zasięgu na rynku irlandzkim i wywierania odpowiedniej presji konkurencyjnej na podmiot powstały z połączenia stron.

#### 7. Plany wejścia na rynek rzeczywistych i potencjalnych konkurentów

- (47) Komisja przeanalizowała, czy potencjalni konkurenci mieliby indywidualne lub łączne plany wejścia i ekspansji, które byłyby wystarczające do zrównoważenia antykonkurencyjnych skutków transakcji dla przedmiotowych tras.

(48) Poza tym w przedmiotowym przypadku konkurujące wejście musiałyby nastąpić na 32 pokrywających się trasach, na których Ryanair posiada bazy na obu ich końcach. W takich okolicznościach wejście wydaje się jeszcze trudniejsze. Ponadto według większości konkurentów sama możliwość wejścia na rynek nie miałaby dyscyplinującego wpływu na podmiot powstały z połączenia stron po transakcji.

(49) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że antykonkurencyjne skutki transakcji byłyby w sposób niewystarczający zrekomensowane wejściem na pojedyncze trasy lub szerzej zakrojonym wejściem na rynek przewoźników obsługujących niektóre trasy do i ze swoich baz.

#### 8. Rzeczywista konkurencja <sup>(1)</sup>

(50) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że transakcja mogłaby znacząco utrudnić skuteczną konkurencję, w szczególności w wyniku osiągnięcia pozycji dominującej na następujących 28 trasach, na których podmiot powstały z połączenia stron miałby po transakcji monopol: Dublin–Alicante/Murcia; Dublin–Berlin; Dublin–Bilbao/Santander; Dublin–Birmingham/East Midlands; Dublin–Bruksela; Dublin–Budapeszt; Dublin–Edynburg/Glasgow; Dublin–Fuerteventura; Dublin–Glasgow International/Prestwick; Dublin–Manchester/Liverpool/Leeds; Dublin–Marsylia; Dublin–Mediolan; Dublin–Nicea; Dublin–Rzym; Dublin–Tenerifa; Dublin–Tuluza/Carcassonne; Dublin–Wenecja/Treviso; Dublin–Wiedeń/Bratysława; Dublin–Warszawa/Modlin; Cork–Alicante; Cork–Faro; Cork–Londyn; Cork–Manchester/Liverpool; Cork–Tenerifa; Knock–Birmingham/East Midlands; Knock–Londyn; Shannon–Manchester/Liverpool i Shannon–Londyn.

(51) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że transakcja może znacząco utrudnić skuteczną konkurencję w wyniku osiągnięcia pozycji dominującej na następujących 7 trasach, na których działalność prowadzą inni przewoźnicy rejsowi: Dublin–Bristol/Cardiff/Exeter (niezależnie od dokładnej definicji rynku); Dublin–Frankfurt; Dublin–Londyn; Dublin–Madryt; Dublin–Monachium; Dublin–Paryż i Dublin–Sztokholm. Ponadto transakcja może również doprowadzić do eliminacji bardzo ścisłego stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus, a tym samym do zlikwidowania istotnej presji konkurencyjnej, jaką na każdej z tych tras obaj przewoźnicy wywierają na siebie przed transakcją. Wybór możliwości podróży dostępnych klientom zostałyby zatem znacznie ograniczone i jest mało prawdopodobne, aby inni konkurenci obsługujący te trasy byli w stanie wystarczająco ograniczyć zachowanie rynkowe podmiotu powstałego z połączenia stron, zwłaszcza w odniesieniu do ustalania taryf na każdej z tych tras.

(52) W przedmiotowej decyzji stwierdza się, że transakcja mogłaby znacząco utrudnić skuteczną konkurencję, w szczególności w wyniku osiągnięcia pozycji dominującej na następujących 11 trasach, na których działalność prowadzą przedsiębiorstwa czarterowe: Dublin–Barcelona;

Dublin–Faro; Dublin–Gran Canaria; Dublin–Ibiza; Dublin–Lanzarote; Dublin–Malaga; Dublin–Palma; Cork–Barcelona; Cork–Lanzarote; Cork–Malaga i Cork–Palma. Ponadto transakcja może również doprowadzić do eliminacji bardzo ścisłego stosunku konkurencji między Ryanair a Aer Lingus, a tym samym do zlikwidowania istotnej presji konkurencyjnej, jaką na tych trasach obaj przewoźnicy wywierają na siebie przed transakcją. Klienci mieliby zatem znacznie ograniczony wybór możliwości podróży i mało jest prawdopodobne, aby czarterowe linie lotnicze były w stanie wystarczająco ograniczyć zachowania rynkowe podmiotu powstałego z połączenia stron na tych trasach, zwłaszcza w odniesieniu do ustalania taryf.

#### 9. Potencjalna konkurencja

(53) Kwestii konkurencji na trasach obecnie obsługiwanych zarówno przez Ryanair, jak i przez Aer Lingus z/do Dublina, Shannon i Cork, gdzie obaj przewoźnicy posiadają swoje bazy, nie można rozpatrywać odrębnie. Taka odrębna analiza oznaczałaby, że odpowiednie rynki produktowe są całkowicie niezależne od siebie. Obaj przewoźnicy mają elastyczność niezbędną do przesuwania i dodawania połączeń ze swoich baz istniejących w tych portach lotniczych w związku ze zmianami struktury konkurencji na różnych trasach obsługiwanych z ich baz. Dlatego też analiza musi również polegać na dynamicznym ustaleniu, w jakim stopniu zniknięcie najbliższego i najważniejszego konkurenta jednego przewoźnika może doprowadzić do wyeliminowania potencjalnej konkurencji, która ograniczałaby zachowania Ryanair i Aer Lingus, gdyby transakcja nie doszła do skutku.

(54) Z analizy Komisji wynikało, że wskutek dynamicznego wzorca konkurowania stron między sobą i bardzo niewielkiego wpływu na strony, jaki miałyby wejście innych przewoźników na rynek, Ryanair i Aer Lingus wywierają na siebie potencjalną presję konkurencyjną.

(55) W oparciu o ostrożne podejście w przedmiotowej decyzji stwierdza się, że transakcja mogłaby doprowadzić do znaczących zakłóceń skutecznej konkurencji, w szczególności w wyniku osiągnięcia lub wzmocnienia pozycji dominującej, na skutek wyeliminowania najbardziej prawdopodobnego potencjalnego kandydata do wejścia na rynek na następujących 6 trasach: (i) *potencjalnie konkurencyjne trasy Ryanair*: Dublin–Bologna; Dublin–Bordeaux; Cork–Paryż/Beauvais; Cork–Monachium/Memmingen; Cork–Birmingham; (ii) *potencjalnie konkurencyjne trasy Aer Lingus*: Dublin–Newcastle.

#### C. Efektywność

(56) Ryanair stwierdził, że transakcja doprowadziłaby do znacznego wzrostu efektywności, co byłoby korzystne dla wszystkich klientów. Ryanair wykorzystywałoby swoją wiedzę specjalistyczną w zakresie obniżania kosztów w celu zwiększenia efektywności Aer Lingus, obniżenia kosztów i cen tego przewoźnika oraz zwiększenia jego konkurencyjności w stosunku do innych linii lotniczych w głównych portach lotniczych.

<sup>(1)</sup> Komisja stwierdziła, że wszystkie trasy opuszczone przez strony po ogłoszeniu transakcji nie są specyficzne dla danej transakcji i dla celów oceny konkurencyjności nie są traktowane jako trasy pokrywające się między stronami. Te trasy to: Dublin–Kraków, Dublin–Weronia oraz Dublin–Wilno.

- (57) Ryanair nie przedstawiło stosownych informacji mających na celu wykazanie, że zwiększenie efektywności jest możliwe do sprawdzenia, związane konkretnie z przedmiotowym połączeniem i możliwe do przełożenia na korzyści dla konsumentów. Komisja również nie znalazła możliwości do sprawdzenia dowodów na to, że Ryanair mogłoby ograniczyć koszty Aer Lingus bez niekorzystnych następstw dla innych elementów korzystnych dla konsumentów, takich jak jakość usług lub lokalizacja portu lotniczego. Ponadto deklarowany przez Ryanair wzrost efektywności w niektórych dziedzinach (takich jak ograniczenie kosztów osobowych, obniżenie kosztów paliwa oraz kosztów dystrybucji) prawdopodobnie nie miały konkretnego związku z przedmiotowym połączeniem.
- (58) Argumenty dotyczące zwiększenia efektywności nie spełniały zatem trzech łącznych warunków określonych w wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych. Ponadto z uwagi na wyjątkowo wysoki łączny udział w rynku oraz brak terminowego, wystarczającego i prawdopodobnego wejścia na rynek wydaje się, że nie doszłoby do dostatecznego przeniesienia na konsumentów domniemanych korzyści wynikających ze zwiększenia efektywności.

#### D. Zobowiązania

##### 1. Opis ostatecznego zbioru zobowiązań

##### 1.1. Zbycie przez Aer Lingus działalności na 43 pokrywających się trasach na rzecz Flybe

- (59) Ryanair zaproponował przekazanie Flybe nowego i samodzielnego przedsiębiorstwa („zbywana działalność”, być może pod nazwą „Flybe Ireland”), na które przeniósłby szereg aktywów, w tym między innymi 100 mln EUR w gotówce, leasing co najmniej 9 statków powietrznych Airbus A320, przydziały czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych (w miejscach odlotu i przylotu), pracowników oraz nieobjętą opłatami licencyjnymi, niewyłączną, niepodlegającą dalszemu udzielaniu i niezbywalną licencję na korzystanie ze znaku towarowego „Aer Lingus” przez 3 lata. Znak ten mógłby być wykorzystywany w połączeniu ze znakiem towarowym „Flybe”.
- (60) Ryanair zobowiązało się do opracowania w porozumieniu z Flybe planu operacyjnego zbywanej działalności na pierwszy rok, w którym to planie odzwierciedlona zostanie uzgodniona kwota prognozowanych rocznych zysków przed opodatkowaniem.
- (61) Flybe obsługiwałby uzgodniony rozkład lotów na 43 trasach przez minimalny okres wynoszący 6 sezonów IATA. Pod warunkiem że łączna tygodniowa liczba połączeń w sezonie, zaplanowana w ramach zbywanej działalności na wszystkich trasach do/z Irlandii, nie uległaby zmianie, przedsiębiorstwo Flybe byłoby zobowiązane do realizowania połączeń rejsowych: (i) na 90 % tras Flybe w trzecim i czwartym sezonie IATA z pierwszych 6 sezonów IATA oraz (ii) na 85 % tras Flybe w piątym i szóstym sezonie IATA z pierwszych 6 sezonów IATA.
- (62) Na wypadek niewłaściwego wykorzystania przydziałów czasu ustanowiono mechanizm sankcji w ruchomej skali odzwierciedlającej znaczenie trasy, zgodnie z którym sankcje stopniowo maleją przez cały okres pierwszych 6 sezonów IATA.
- (63) W ciągu pierwszych 6 sezonów IATA przedsiębiorstwo Flybe założyłoby bazę w porcie lotniczym w Dublinie i umieściłoby w celach operacyjnych jeden statek powietrzny w porcie lotniczym w Cork.
- (64) W ciągu pierwszych 3 sezonów IATA ekran powitalny na stronie internetowej Aer Lingus byłby podzielony na dwie połowy, na których umieszczone będą znaki towarowe i logotypy odpowiednio Aer Lingus i zbywanej działalności, przy czym obie połowy miałyby hiperłącza do właściwych stron internetowych umożliwiających dokonanie rezerwacji. Po pierwszych 3 sezonach IATA na górze strony internetowej Aer Lingus umieszczony zostałby baner z odnośnikiem internetowym do strony internetowej zbywanej działalności.
- (65) W odniesieniu do 6 tras obsługiwanych przez Aer Arann przedsiębiorstwo Flybe miało spełnić spoczywający na nim obowiązek obsługiwanie połączeń na tych trasach w wyniku przejścia umowy franczyzowej od Aer Arann lub zawarcia nowej umowy franczyzowej z Aer Arann.
- 1.2. Zbycie na rzecz IAG (British Airways) przydziałów czasu na start lub lądowanie na 3 pokrywających się trasach do Londynu
- (66) Ryanair zaproponowało, aby przedsiębiorstwo IAG obsługiwało przez 6 sezonów IATA trasy Dublin–Londyn, Cork–Londyn i Shannon–Londyn, wykorzystując w tym celu statki powietrzne Airbus A319 lub równoważne, korzystając z własnych przydziałów czasu na start lub lądowanie w połączeniu z przydziałami odstąpionymi przez Ryanair:
- (i) IAG i Ryanair zawarłyby umowę leasingu w odniesieniu do Gatwick lub umowę przekazania w odniesieniu do Heathrow–Gatwick, w zależności od tego, czy i kiedy doszłoby do spełnienia tzw. warunku przekazania dotyczącego Heathrow, który polega na ustaleniu przez Ryanair i IAG, że wprowadzenie w życie umowy przekazania w odniesieniu do Heathrow–Gatwick nie prowadziłoby do naruszenia art. 10 umowy spółki Aer Lingus (lub innego późniejszego przepisu) ani żadnych innych mających zastosowanie przepisów ustawowych lub wykonawczych;
- (ii) w razie wejścia w życie umowy leasingu w odniesieniu do Gatwick przedsiębiorstwo IAG obsługiwałoby:
- (i) tygodniowo 68 połączeń na trasie Dublin–Londyn Gatwick, 13 na trasie Cork–Londyn Gatwick i 7 na trasie Shannon–Londyn Gatwick, wykorzystując należące do Ryanair przydziały czasu na start lub lądowanie w tych parach portów lotniczych oraz
- (ii) dodatkowe 2 połączenia tygodniowo na trasie Dublin–Gatwick, 1 połączenie tygodniowo na trasie Cork–Gatwick i 7 połączeń tygodniowo na trasie Shannon–Gatwick, wykorzystując przydziały czasu na start lub lądowanie, które posiada lub ma nabyć IAG;
- (iii) oprócz wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Gatwick IAG obsługiwałoby tygodniowo 7 połączeń na trasie Dublin–Heathrow, wykorzystując przydziały czasu na start i lądowanie, które byłyby przedmiotem umowy leasingu zawartej przez IAG z Ryanair. Zgodnie ze zmienioną umową z IAG przedsiębiorstwo to zawarłoby również dodatkową umowę leasingu w odniesieniu do Heathrow;

(iv) w przypadku spełnienia warunku przekazania dotyczącego Heathrow przedsiębiorstwo IAG mogłoby skorzystać z prawa do wypowiedzenia umowy leasingu w odniesieniu do Gatwick (oraz umowy leasingu w odniesieniu do Heathrow, gdyby weszła w życie) i nadać skuteczność umowie przekazania w odniesieniu do Heathrow–Gatwick (opcja kupna IAG). W szczególności przedsiębiorstwo IAG przekazałoby swoje przydziały czasu na start lub lądowanie na Gatwick (jak określono powyżej) na potrzeby obsługi trasy Dublin–Gatwick i 7 dodatkowych przydziałów czasu dotyczących Gatwick w zamian za przydziały czasu, które Aer Lingus posiada w porcie lotniczym Londyn Heathrow i które odstąpiłoby IAG: a) 70 połączeń tygodniowo na trasie Dublin–Heathrow; b) 14 połączeń tygodniowo na trasie Cork–Heathrow oraz c) 14 połączeń tygodniowo na trasie Shannon–Heathrow. Na mocy zmienionej umowy z IAG dodano nową umowę leasingu w odniesieniu do Heathrow i zmodyfikowano liczbę przydziałów czasu na start lub lądowanie na Gatwick, które Ryanair otrzymałoby w zamian za przydziały czasu na start lub lądowanie na Heathrow.

### 1.3. Zbycie dodatkowych przydziałów czasu na start lub lądowanie na trasach Londyn–Irlandia

(67) Zgodnie z procedurą przekazywania przydziałów czasu na start lub lądowanie oraz przez 6 sezonów IATA Ryanair zobowiązało się do przekazania lub do spowodowania przekazania przez Aer Lingus dowolnemu zainteresowanemu przewoźnikowi wystarczającej liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie na obsługę połączeń za pomocą własnego statku powietrznego na trasach Dublin–Londyn, Cork–Londyn lub Shannon–Londyn, pod warunkiem że liczba przekazanych przydziałów czasu nie przekracza różnicy w pokryciu się przelotów na danej trasie.

### 1.4. Potencjalna konkurencja

(68) Ryanair zobowiązało się do przekazania lub do spowodowania przekazania przez Aer Lingus w ciągu pierwszych 6 sezonów IATA i przez cały późniejszy czas dowolnemu zainteresowanemu przewoźnikowi przydziałów czasu na start lub lądowanie na trasach potencjalnej konkurencji.

## 2. Ocena ostatecznego zbioru zobowiązań

### 2.1. Flybe nie był odpowiednim nabywcą

(69) Komisja uznała, że Flybe nie był odpowiednim nabywcą, ponieważ zbywana działalność w jego posiadaniu stałaby się aktywną siłą konkurencyjną na rynku.

(70) Po pierwsze, Komisja uznała, że z uwagi na brak ściśle określonych aktywów, które byłyby przedmiotem zbycia jako część przedsiębiorstwa Flybe Ireland, nie było wystarczających dowodów, aby stwierdzić, że zbywana działalność obejmowałaby aktywa niezbędne do stania się rentownym i konkurencyjnym przedsiębiorstwem.

(71) Po drugie, w odniesieniu do modelu biznesowego Flybe Komisja uznała, że chociaż połączenia na trasach łączących Irlandię i Zjednoczone Królestwo pasowałyby do obecnego modelu biznesowego Flybe, w zależności od wykorzystywanych statków powietrznych, inne trasy, szczególnie trasy o charakterze rekreacyjnym znajdujące się w sektorze połączeń na dłuższe dystanse, nie pasowałyby do obecnego modelu biznesowego Flybe. Ponadto Komisja zauważyła,

że przedsiębiorstwo Flybe nie posiada doświadczenia w eksploatacji statków powietrznych Airbus A320, a zatem stanęłoby przed wyzwaniem polegającym na zrozumieniu rynku, na którym prowadziłoby działalność.

(72) Po trzecie, Komisja uznała, że porozumienie, na mocy którego Ryanair przygotowałoby roczny plan operacyjny na potrzeby Flybe Ireland, oraz porozumienie, zgodnie z którym Ryanair przystąpiłoby do restrukturyzacji kosztów zbywanej działalności, mimo że nie prowadziłoby to do nawiązania trwałej relacji pomiędzy podmiotem powstałym z połączenia stron a zbywaną działalnością, wydają się niemożliwe do pogodzenia z koncepcją niezależnych konkurentów.

(73) Po czwarte, biorąc pod uwagę fakt, że poprzednie doświadczenia Flybe w zakresie prowadzenia działalności na nowych rynkach raczej różniły się od proponowanego przejścia Flybe Ireland oraz że Flybe ma niewielkie doświadczenie na rynku irlandzkim, jak również to, że w przeciwieństwie do Aer Lingus Flybe ma niewielkie doświadczenie i historię działalności pod względem konkurowania z Ryanair, Komisja uznała, że elementy te nie stanowią wystarczających dowodów na poparcie wniosku, że Flybe posiada udowodnione stosowne doświadczenie, aby utrzymywać i rozwijać Flybe Ireland jako rentowną i aktywną siłą konkurencyjną w konkurowaniu z podmiotem powstałym z połączenia stron.

(74) Po piąte, Komisja stwierdziła, że Flybe nie posiada zasobów finansowych do utrzymywania i rozwijania Flybe Ireland jako rentownej i aktywnej siły konkurencyjnej, zdolnej do konkurowania w perspektywie średnioterminowej z podmiotem powstałym z połączenia stron.

(75) Po szóste, Komisja uznała, że – pod względem zdolności Flybe do konkurowania z podmiotem powstałym z połączenia stron po transakcji – pomimo proponowanej licencji na korzystanie ze znaku towarowego, działań promocyjnych na stronie internetowej i dokapitalizowania Flybe Ireland nadal nie ma pewności, czy Flybe byłoby w stanie stworzyć wystarczająco silną markę, szczególnie w odniesieniu do pasażerów pochodzących z Irlandii, umożliwiającą mu skuteczne ograniczenie wpływu na rynku podmiotu powstałego z połączenia stron, a tym samym usunięcie problemów w zakresie konkurencji zidentyfikowanych przez Komisję. Ponadto jest prawdopodobne, że proponowana działalność oparta na ograniczonej bazie oraz proponowana liczba zbytych połączeń, a tym samym zdolność przewozowa wpłynęłyby na zdolność Flybe Ireland do skutecznego konkurowania z podmiotem powstałym z połączenia stron oraz do zlikwidowania problemów w zakresie konkurencji zidentyfikowanych przez Komisję. Wreszcie Komisja uznała, że jest mało prawdopodobne, aby przychody i baza kosztowa Flybe Ireland umożliwiły temu przedsiębiorstwu rentowne obsługiwane 43 tras.

(76) Po siódme, Komisja stwierdziła, że Flybe nie posiadałoby wystarczającej motywacji do dalszego trwałego prowadzenia działalności, przynajmniej na znacznej części z 43 tras Flybe.

(77) Ponadto Komisja stwierdziła również, że jeżeli chodzi o umowę franczyzową, zobowiązania dotyczące Flybe prawdopodobnie nie zostałyby zrealizowane w terminie. Komisja nie może również jednoznacznie ustalić, czy zaproponowane zobowiązania, po wprowadzeniu ich w życie, rozwiązałyby w pełni i jednoznacznie problemy w zakresie konkurencji zidentyfikowane w niniejszej decyzji w odniesieniu do tras Aer Arann.



(78) Ponadto zobowiązania nie były jasno sprecyzowane i wzbudziły wątpliwości co do tego, czy zostałyby zrealizowane w terminie.

## 2.2. Niepewność w odniesieniu do trzech tras londyńskich – IAG

(79) Komisja nie była w stanie stwierdzić z wymaganym stopniem pewności, iż nowe struktury handlowe powstałe w wyniku ostatecznego zbioru zobowiązań w odniesieniu do trzech tras londyńskich byłyby wystarczająco solidne i trwałe, aby zagwarantować, że w trakcie minimalnego okresu i później na trzech trasach londyńskich nie wystąpią znaczące zakłócenia skutecznej konkurencji.

(80) Niezależnie od wejścia w życie umowy leasingu w odniesieniu do Gatwick lub umowy przekazania w odniesieniu do Heathrow–Gatwick całkowita liczba miejsc na trasach prawdopodobnie zmniejszyłaby się, a podmiot powstały z połączenia stron utrzymałby pozycję dominującą pod względem częstotliwości lotów i liczby miejsc na trzech trasach londyńskich (do/z Dublina, Cork i Shannon). Ponadto IAG ma inny model biznesowy, ukierunkowany w większym stopniu na klientów biznesowych i pasażerów tranzytowych (co jest istotne w przypadku wejścia w życie umowy przekazania w odniesieniu do Heathrow–Gatwick). Komisja uznała zatem, że IAG nie byłoby w stanie wystarczająco ograniczyć zachowania na rynku podmiotu powstałego z połączenia stron po transakcji podczas okresu minimalnego.

(81) Komisja uznała, że najprawdopodobniej IAG wycofałoby się z tych trzech tras z Gatwick i znacznie ograniczyłoby obsługę tych trzech tras z Heathrow na koniec okresu minimalnego. Podczas badania rynku Komisja nie zidentyfikowała również żadnego wystarczającego i prawdopodobnego wejścia na rynek we właściwym czasie w odniesieniu do tych tras.

(82) Wreszcie złożoność zobowiązań, rozbieżności pomiędzy nimi, formularzem RM i umową z IAG, a także mecha-

nizmem rozstrzygnięcia sporów budzi wątpliwości co do tego, czy zobowiązania zostałyby zrealizowane w terminie.

## 2.3. Wniosek

(83) Opierając się na wszystkich dostępnych dowodach, w tym na wynikach badania rynku, Komisja uznała, że ostateczny zbiór zobowiązań prawdopodobnie nie doprowadziłby do wejścia na rynek nowych konkurentów zdolnych do wywarcia wystarczającej presji konkurencyjnej na podmiot powstały z połączenia stron.

(84) Ostateczny zbiór zobowiązań nie pozwolił Komisji stwierdzić z wymaganym stopniem pewności, że możliwe byłoby terminowe ich zrealizowanie oraz że byłyby wystarczająco solidne i trwałe, aby zagwarantować, że zakłócenia skutecznej konkurencji, którym zobowiązania te miałyby zapobiec, nie mogłyby wystąpić w stosunkowo bliskiej przyszłości.

(85) Komisja nie może jednoznacznie ustalić, czy ostateczny zbiór zobowiązań, po wprowadzeniu ich w życie, rozwiązałyby w pełni i jednoznacznie problemy w zakresie konkurencji zidentyfikowane w przedmiotowej decyzji.

(86) Stwierdzono zatem, że zobowiązania zaproponowane przez Ryanair nie są w stanie wyeliminować znaczących zakłóceń skutecznej konkurencji, a tym samym nie są w stanie zapewnić zgodności transakcji z rynkiem wewnętrznym.

## V. WNIOSEK

(87) Z wyżej wymienionych powodów w przedmiotowej decyzji stwierdza się, że planowana koncentracja znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym lub w znacznej jego części.

(88) W związku z tym koncentracja została uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG.