A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2023. március 16.*

„Fellebbezés – 139/2004/EK rendelet – Vállalkozások közötti összefonódások – A légi közlekedés piaca – A közös piaccal összeegyeztethetővé nyilvánított összefonódás – Az összefonódásban részt vevő felek által tett kötelezettségvállalások – Történeti jogokat odaítélő határozat – A »megfelelő használat« fogalma”

A C-127/21. P. sz. ügyben,

az **American Airlines Inc**. (székhelye: Fort Worth [Egyesült Államok], képviselik: J.-P. Poitras avocat, J. Ruiz Calzado abogado és J. Wileur avocat)

fellebbezőnek

az Európai Unió Bírósága alapokmányának 56. cikke alapján 2021. február 26-án benyújtott fellebbezése tárgyában,

a többi fél az eljárásban:

az **Európai Bizottság** (képviselik: T. Franchoo, H. Leupold és L. Wildpanner, meghatalmazotti minőségben)

alperes az elsőfokú eljárásban,

a **Delta Air Lines Inc**. (székhelye: Wilmington [Egyesült Államok], képviselik: C. Angeli avocate, M. Demetriou BL és I. Giles advocaat)

beavatkozó fél az elsőfokú eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen (előadó) és M. Gavalec bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2022. július 14-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

* Az eljárás nyelve: angol.

meghozta a következő

Ítéletet

1 Fellebbezésében az American Airlines Inc. az Európai Unió Törvényszéke 2020. december 16-i American Airlines kontra Bizottság ítéletének (T-430/18, a továbbiakban: megtámadott ítélet, EU:T:2020:603) hatályon kívül helyezését kéri, amely ítéletben a Törvényszék elutasította a Delta Air Lines részére történeti jogokat odaítélő, 2018. április 30-i C(2018) 2788 final bizottsági határozat (M.6607 – US Airways/American Airlines ügy) (a továbbiakban: vitatott határozat) megsemmisítése iránti keresetét.

Jogi háttér

2 A 2004. április 21-i 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2004. L 138., 50. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 171. o.) módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL 1993. L 14., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 3. o.; a továbbiakban: résidőkről szóló rendelet) „Résidőalap” című 10. cikkének (2) és (3) bekezdése a következőket írja elő:

„(2) Egy légifuvarozó számára egy menetrendszerű vagy programozott nem menetrendszerű légiközlekedési szolgáltatás működtetésére kiosztott résidő-sorozat nem jogosítja fel e légifuvarozót ugyanezen résidő-sorozatra a következő azonos menetrendi időszakban, ha a légifuvarozó nem tudja a koordinátor számára kielégítő módon igazolni azt, hogy ezeket a koordinátor által engedélyezett résidő-sorozatokat az adott légifuvarozó azon menetrendi időszak legalább 80%-ában felhasználta, amelyre a szóban forgó résidőket kiosztották.

(3) A kihasználtság kiszámításakor nem kell figyelembe venni azon résidőket, amelyeket egy légifuvarozó részére január 31. előtt a következő nyári időszakra, vagy augusztus 31. előtt a következő téli időszakra osztottak ki, de amelyeket a fenti időpontok előtt újbóli kiosztás céljából visszaadtak a koordinátornak.”

3 A vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (HL 2004. L 24., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 40. o.; helyesbítés: HL 2022. L 103., 18. o.; a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) (30) preambulumbekezdése a következőképpen szól:

„Ha az érintett vállalkozások egy bejelentett összefonódáson módosítanak, különösen az összefonódásnak a közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében tett kötelezettségvállalással, a Bizottság e módosított összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilváníthatja. A kötelezettségvállalásnak a versennyel kapcsolatos problémával arányosnak kell lennie, és azt teljes mértékben meg kell oldania. Helyénvaló a kötelezettségvállalásokat már az eljárás megindítása előtt is elfogadni, ha a versennyel kapcsolatos probléma könnyen azonosítható és orvosolható. Kifejezetten rendelkezni kell arról, hogy a Bizottság határozatához feltételeket és kötelezettségeket fűzhet, hogy biztosítsa, hogy az érintett vállalkozások időben és hatékonyan teljesítsék kötelezettségvállalásaikat az összefonódás közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében. Az átláthatóságot, továbbá a tagállamokkal, valamint az érdekelt harmadik személyekkel folytatott hatékony konzultációt az egész eljárás során biztosítani kell.”

4 A 2013. december 5-i 1269/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelettel (HL 2013. L 336., 1. o.) módosított, a 139/2004 rendelet végrehajtásáról szóló, 2004. április 21-i 802/2004/EK bizottsági rendelet (HL 2004. L 133., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 88. o.; a továbbiakban: végrehajtási rendelet) 20. cikkének (1a) bekezdése értelmében:

„Az (1) bekezdésben meghatározott követelményeken felül, az érintett vállalkozások a 139/2004/EK rendelet 6. cikkének (2) bekezdése vagy 8. cikkének (2) bekezdése szerinti kötelezettségvállalás felajánlásával egyidejűleg egy eredeti és a Bizottság által az Európai Unió Hivatalos Lapjában időről időre meghatározott számú másolati példányban benyújtják az e rendelet IV. mellékletében található, a korrekciókra vonatkozó RM-formanyomtatványban (RM-formanyomtatvány) előírt információkat és dokumentumokat. A benyújtott információknak helytállóknak és hiánytalanoknak kell lenniük.”

5 A 139/2004 rendelet és a 802/2004 rendelet alapján elfogadható korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény (HL 2008. C 267., 1. o.; a továbbiakban: korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény) 5., 7. és 9. pontja a következőképpen szól:

„5. Amennyiben az összefonódás a verseny szempontjából aggályos, mivel – különösen az erőfölény létrehozásával vagy megerősítésével – jelentősen gátolhatja a hatékony versenyt, a felek megpróbálhatják módosítani az összefonódást annak érdekében, hogy megoldják a versennyel kapcsolatos aggályokat, és ezáltal engedélyt kapjanak összeolvadásukhoz. Ilyen módosítások teljes mértékben végrehajthatók az engedélyezési határozat előtt. Gyakoribb azonban, hogy a felek az összefonódás közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében kötelezettségvállalásokat nyújtanak be, és e kötelezettségvállalásokat az engedélyezést követően hajtják végre.

[…]

7. A Bizottságnak kell felmérnie, hogy a javasolt korrekciós intézkedések – végrehajtásukat követően – megszüntetik-e a versennyel kapcsolatosan azonosított aggályokat. Kizárólag a felek rendelkeznek az ilyen értékeléshez szükséges valamennyi vonatkozó információval, különös tekintettel a javasolt kötelezettségvállalások megvalósíthatóságára és a leválasztásra javasolt eszközök életképességére és versenyképességére. Ezért a felek felelőssége, hogy a korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatoknak a Bizottság által való értékeléséhez szükséges valamennyi ilyen információt biztosítsák. E célból a végrehajtási rendelet arra kötelezi a bejelentő feleket, hogy a végrehajtási rendelet melléklete (RM-formanyomtatvány) előírásainak megfelelően – a kötelezettségvállalásokkal együtt – nyújtsanak be részletes információkat a felkínált kötelezettségvállalások tartalmára és végrehajtásuk feltételeire vonatkozóan, amelyek igazolják a hatékony verseny esetleges jelentős akadályozásának megszüntetésére való alkalmasságukat. Az üzletág leválasztását magukban foglaló kötelezettségvállalások esetében a feleknek részletesen kell ismertetniük azt, hogy a leválasztani kívánt üzletágat jelenleg hogyan működtetik. Ez az információ lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy jelenlegi működését a kötelezettségvállalások szerinti javasolt működési köréhez hasonlítva, felmérje az üzletág életképességét, versenyképességét és piacképességét. A Bizottság a pontos követelményeket az adott egyedi esethez szükséges információkhoz igazíthatja, és a felek számára lehetőséget nyújt arra, hogy a szükséges információk körét megvitassák az RM-formanyomtatvány benyújtását megelőzően.

[…]

9. Az összefonódás-ellenőrzési rendelet alapján a Bizottság csak olyan kötelezettségvállalásokat fogadhat el, amelyek alkalmasnak minősülnek arra, hogy a hatékony verseny jelentős akadályozását megelőzve az összefonódást a közös piaccal összeegyeztethetővé tegyék. A kötelezettségvállalásoknak teljes mértékben meg kell szüntetniük a versennyel kapcsolatos

aggályokat […], valamint mindenre kiterjedőnek és minden szempontból hatékonynak kell lenniük […]. Továbbá a kötelezettségvállalásoknak hatékonyan és rövid időn belül végrehajthatóaknak kell lenniük, mivel a piacon mindaddig nem állnak fenn a verseny feltételei, amíg a kötelezettségvállalásokat nem teljesítik.”

A jogvita előzményei és a vitatott határozat

6 A jogvita előzményeit a megtámadott ítélet 1–69. pontja ismerteti, és azok a jelen eljárás szempontjából a következőképpen foglalhatók össze.

Az engedélyező határozat

Az engedélyező határozat elfogadásához vezető közigazgatási eljárás

7 2013. június 18-án az US Airways Group Inc. és az AMR Corporation, az American Airlines anyavállalata (a továbbiakban együtt: az összeolvadásban részt vevő felek) bejelentették összeolvadási szándékukat az Európai Bizottságnak.

8 A Bizottság úgy vélte, hogy az ügylet belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően komoly kétségek merülnek fel a London Heathrow (Egyesült Királyság) repülőtér (a továbbiakban: LHR) és a Philadelphia International Airport (Egyesült Államok) repülőtér (a továbbiakban: PHL) közötti útvonal (a továbbiakban együtt: repülőtérpár) tekintetében.

9 A Bizottság által az említett ügylettel kapcsolatban kifejezett komoly kétségekre válaszul az összeolvadásban részt vevő felek 2013. július 10-én és 14-én kötelezettségvállalásokat ajánlottak fel. E két javaslatot a Bizottság 2013. július 12-én, illetve 15-én elutasította, és azt igényelte, hogy a COMP/M.6447 – IAG/bmi ügyben (a továbbiakban: IAG/bmi ügy) tett javasoltakhoz „hasonló típusú” történeti jogokat (úgynevezett *grandfathering rights)* is szerepeltessenek a kötelezettségvállalásokban az összeolvadással kapcsolatban felmerülő komoly kétségek eloszlatása érdekében. 2013. július 16-án az összeolvadásban részt vevő felek előterjesztettek egy harmadik kötelezettségvállalási javaslatot, amely többek között történeti jogokat is tartalmazott.

10 Többek között a történeti jogokra vonatkozó több levélváltást követően az összeolvadásban részt vevő felek 2013. július 25-én benyújtották a Bizottsághoz a résidőkre vonatkozó végleges kötelezettségvállalási javaslatukat (a továbbiakban: végleges kötelezettségvállalások). A végleges kötelezettségvállalások 1.9–1.11 pontja a 2013. július 16-i kötelezettségvállalási javaslat 1.9–1.11. pontjával megegyezően kerültek megfogalmazásra.

11 2013. július 30-án az összeolvadásban részt vevő felek megküldték a Bizottságnak a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványt. Az ilyen formanyomtatványon, amelynek tartalmát a végrehajtási rendelet IV. melléklete pontosítja, a vállalkozásoknak fel kell tüntetniük azokat az információkat és dokumentumokat, amelyeket az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerinti kötelezettségvállalások felajánlásakor szolgáltatnak.

12 E tekintetben az RM-formanyomtatvány 1. szakaszának 1.1. pontjában, a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó i) alpontban az összeolvadásban részt vevő felek a következőket jelezték:

„A résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalás lényegében a Bizottságnak a légitársaságok összeolvadására vonatkozó legutóbbi ügyekben, például az IAG/bmi [ügyben] követett gyakorlatán alapul. Közelebbről annak érdekében, hogy a korrekciós intézkedést vonzóbbá tegyék, a felajánlott kötelezettségvállalások az [összeolvadásban részt vevő felek] által feladott résidőkre vonatkozó történeti jogokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaznak, azt követően, hogy az új belépő hat egymást követő forgalmi idényben közvetlen szolgáltatást üzemeltetett a repülőtérpáron.”

13 Az említett formanyomtatvány „A mintaszövegektől való eltérés” című 3. szakaszában az összeolvadásban részt vevő feleknek jelezniük kellett a felajánlott kötelezettségvállalásoknak a Bizottság szolgálatai által közzétett, vonatkozó – időről időre felülvizsgált – kötelezettségvállalási mintaszövegektől való esetleges eltéréseit, és ki kellett fejteniük az eltérés okát. Az összeolvadásban részt vevő felek a következőket fejtették ki:

„Az [összeolvadásban részt vevő felek] által felajánlott kötelezettségvállalások eltérnek a Bizottság szolgálatai által közzétett kötelezettségvállalási mintaszövegektől, mivel ez szükséges ahhoz, hogy a légi közlekedés sajátos összefüggésében megfeleljenek valamely strukturális korrekciós intézkedés különleges követelményeinek.

Amint az az előző megbeszélések során kiemelésre került, a felajánlott kötelezettségvállalások a Bizottság által a légitársaságok közötti más összefonódási ügyekben elfogadott kötelezettségvállalásokon alapulnak. Közelebbről ezek többsége az IAG/bmi [ügyben] felajánlott kötelezettségvállalásokon alapul.

A felajánlott kötelezettségvállalások értékelésének megkönnyítése érdekében [az összeolvadásban részt vevő felek] az alábbiakban megjelölik azokat a pontokat, amelyek tekintetében a felajánlott kötelezettségvállalások eltérnek az IAG/bmi [ügyben] elfogadott kötelezettségvállalásoktól. Ezek a pontok nem foglalják magukban a kis jelentőségű nyelvi változtatásokat, illetve a jelen ügy sajátos körülményei által megkövetelt pontosításokat, különösen a fogalommeghatározásokra vonatkozó részben.”

14 A történeti jogokra vonatkozó rendelkezéseket illetően az IAG/bmi ügyben elfogadott kötelezettségvállalásokhoz képest semmilyen eltérést nem jelöltek meg a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványban.

Az engedélyező határozat

15 Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján elfogadott 2013. augusztus 5-i C(2013) 5232 final bizottsági határozattal (COMP/M.6607 – US Airways/American Airlines ügy) (HL 2013. C 279., 6. o.; a továbbiakban: engedélyező határozat) a Bizottság az összeolvadási műveletet egyes feltételek és kötelezettségek tiszteletben tartása mellett a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította.

16 Az engedélyező határozat (160) preambulumbekezdése a következőképpen foglalta össze a történeti jogokkal kapcsolatos végleges kötelezettségvállalásokat:

„Általános szabályként a potenciális belépő által a végleges kötelezettségvállalások alapján megszerzett résidőket menetrendszerű közvetlen légi utasszállítási szolgáltatás üzemeltetésére kell fordítani az [LHR-PHL] repülőtérpár vonatkozásában, és azokat más várospár vonatkozásában csak akkor lehet használni, ha a potenciális belépő e szolgáltatást a használati időszak (hat egymást követő [Nemzetközi Légiszállítási Szövetség {IATA} szerinti] forgalmi idény) során üzemeltette. A használati időszak elteltét követően a potenciális belépő bármely várospár vonatkozásában jogosult lesz a résidők használatára („történeti jogok”). Mindazonáltal a történeti jogok biztosításához a független megbízott tanácsainak beszerzését követően a Bizottság jóváhagyása szükséges.”

17 Az engedélyező határozat (176), (178)–(181), (186) és (197)–(199) preambulumbekezdésében a Bizottság a végleges kötelezettségvállalások elemzése keretében a következő megállapításokat tette:

„(176) Az Európai Unió bíróságainak ítélkezési gyakorlata szerint a kötelezettségvállalásoknak alkalmasnak kell lenniük a megállapított versenyproblémák megszüntetésére és a versengő piaci struktúrák biztosítására. Közelebbről a II. szakasz során tett kötelezettségvállalásokkal ellentétben, az I. szakaszban felajánlott kötelezettségvállalások nem arra irányulnak, hogy meggátolják a hatékony verseny jelentős korlátozását, hanem inkább arra, hogy egyértelműen eloszlassák az ezzel kapcsolatos valamennyi komoly kétséget. A Bizottság széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik annak megítélésében, hogy e korrekciós intézkedések olyan közvetlen és elégséges válasznak minősülnek-e, amely alkalmas e kétségek eloszlatására.

[…]

(178) A Bizottság értékelése szerint a végleges kötelezettségvállalások eloszlatnak az eljárás során azonosított minden komoly kétséget. Ennélfogva a Bizottság megállapítja, hogy a […] végleges kötelezettségvállalások elegendőek az összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatos komoly kétségek eloszlatására.

(179) A légitársaságokra vonatkozó ügyekben a résidők feladására vonatkozó kötelezettségvállalások akkor fogadhatók el a Bizottság számára, ha kellően egyértelmű, hogy az új versenytársak tényleges piacra lépése meg fog történni, ami megszünteti a hatékony verseny minden jelentős korlátozását. […]

(180) A résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalás azon a tényen alapul, hogy [az LHR] repülőtéren a résidők rendelkezésre állása a belépés elsődleges akadálya az [LHR-PHL] útvonalon, amelyre vonatkozóan komoly kétségek merültek fel. Ezért azt ezen akadály megszüntetésére (vagy legalábbis jelentős csökkentésére), valamint [az LHR-PHL] útvonalon történő, megfelelő időben történő valószínű belépés lehetővé tétele céljából alakították ki.

(181) Fontos azt is megjegyezni, hogy a [LHR] repülőtér résidői önmagukban nagyon jelentős értékkel bírnak, ami a piacra lépésre pályázók számára nagyon vonzóvá teszi a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalást. A kötelezettségvállalási csomagban a résidők inherens vonzerejét megerősíti az a kilátás is, hogy az IATA hat forgalmi idényét követően történeti jogokat szereznek.

[…]

(186) A fentiekre és a rendelkezésre álló egyéb bizonyítékokra, különösen a valószínű és megfelelő időben történő belépéssel kapcsolatos, a piaci szereplőkkel folytatott konzultáció során megismert érdeklődésre és adatokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalás kulcsfontosságú eleme [az LHR-PHL] útvonalon történő valószínű és megfelelő időben történő belépésnek. Az ezen útvonalon történő belépés mérete elegendő lesz az e piacon azonosított komoly kétségek eloszlatására (az utasok valamennyi lehetséges szegmensében).

[…]

(197) Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (2) bekezdése második albekezdésének első mondata értelmében a Bizottság a határozatához feltételeket és kötelezettségeket fűzhet, annak érdekében, hogy biztosítsa az érintett vállalkozások által a Bizottsággal szemben az összefonódás közös piaccal összeegyeztethetővé tétele érdekében tett kötelezettségvállalások teljesítését.

(198) […] Amennyiben valamely feltétel nem teljesül, a Bizottság határozata érvényességét veszti. Ha az érintett vállalkozások kötelezettségszegést követnek el, a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (6) bekezdésével összhangban visszavonhatja [a szóban forgó] engedélyező határozatot […]

(199) […] a jelen ügyben a határozat a végleges kötelezettségvállalások 1., 2., 3. és 4. szakaszában meghatározott követelmények teljes mértékű tiszteletben tartásától függ (feltételek), míg a végleges kötelezettségvállalások egyéb szakaszai kötelezettségeket képeznek a felek számára.”

18 Az engedélyező határozat (200) preambulumbekezdése kiemeli, hogy a végleges kötelezettségvállalásokat e határozathoz csatolták, és azok annak szerves részét képezik. Végül az engedélyező határozat (201) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy úgy döntött, a bejelentett ügyletet a végleges kötelezettségvállalásokkal módosított formájában „az e határozathoz csatolt végleges kötelezettségvállalásokban előírt feltételek és kötelezettségek teljes mértékű tiszteletben tartása mellett” a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja.

A végleges kötelezettségvállalások

19 Az engedélyező határozathoz csatolt végleges kötelezettségvállalások első preambulumbekezdésében az összeolvadásban részt vevő felek emlékeztettek arra, hogy annak érdekében vállalták e kötelezettségvállalásokat, hogy a Bizottság az összeolvadást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilváníthassa.

20 E harmadik preambulumbekezdés a következőket pontosítja:

„A jelen szöveget az [engedélyező] határozat fényében kell értelmezni, amennyiben a kötelezettségvállalások az európai uniós jog általános keretei között – különösen az összefonódás-ellenőrzési rendelet alapján, valamint [az összefonódás-ellenőrzési] rendelet és [a végrehajtási] rendelet alapján elfogadható korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közleményre figyelemmel – az e határozathoz kapcsolódó feltételeknek és kötelezettségeknek minősülnek.”

21 A végleges kötelezettségvállalások „Fogalommeghatározások” című részében néhány fogalmat a következők szerint határoztak meg:

– a „történeti jogok” fogalmát az 1.10 pontra hivatkozással határozzák meg;

– a „visszaélésszerű használat” fogalmát az 1.13 pontra hivatkozással határozzák meg;

– a „használati időszak” fogalmát az 1.9 pontra hivatkozással határozzák meg, azzal a pontosítással, amely szerint ezen időszaknak a Nemzetközi Légi Közlekedési Szövetség (IATA) szerinti hat forgalmi idényig kell tartania (a továbbiakban: IATA forgalmi idények).

22 A végleges kötelezettségvállalások 1.9–1.11 pontja a következőképpen rendelkezik:

„1.9. Általános szabályként a potenciális belépő által a résidő feladására irányuló eljárás eredményeként megszerzett résidőket kizárólag arra használják, hogy versenyző légiközlekedési szolgáltatást nyújtsanak a repülőtérpár vonatkozásában. A résidőket csak akkor lehet egy másik várospár vonatkozásában használni, ha a potenciális belépő a repülőtérpár vonatkozásában az 1.24. pontnak megfelelően benyújtott ajánlatnak megfelelő közvetlen szolgáltatást üzemeltetett meghatározott számú, egymást követő teljes IATA forgalmi idény során (a továbbiakban: Használati Időszak).

1.10. Úgy kell tekinteni, hogy a potenciális belépő rendelkezik a megszerzett résidőkre vonatkozó történeti jogokkal abban az esetben, ha a résidőket megfelelő módon használta az érintett repülőtérpár vonatkozásában a használati időszak folyamán. E tekintetben a használati időszak lejártát követően a potenciális belépő a jelen kötelezettségvállalások alapján megszerzett résidőket valamennyi várospár vonatkozásában jogosult használni (a továbbiakban: Történeti Jogok).

1.11. A történeti jogokat a használati időszak végén a független megbízott tanácsainak beszerzését követően a Bizottságnak kell jóvá hagynia […].”

23 A végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja a következőképpen rendelkezik:

„A használati időszak során akkor lehet úgy tekinteni, hogy visszaélésszerű használatra kerül sor, ha a felek által feladott résidőket megszerző potenciális belépő úgy dönt, hogy:

[…]

b) alacsonyabb járatsűrűséget üzemeltet annál, mint amelyre az 1.24. pontnak megfelelő ajánlatban kötelezettséget vállalt, vagy felhagy az üzemeltetéssel a repülőtérpárok vonatkozásában, kivéve ha ez a döntés összeegyeztethető a [résidőkről szóló rendelet] 10. cikkének (2) bekezdésében foglalt »használd vagy elveszíted« elvével (vagy annak bármely felfüggesztésével);

[…]”

24 A végleges kötelezettségvállalások 1.24 pontja a belépő által üzemeltetni kívánt járatsűrűségre, míg az 1.26 és az 1.27 pont a belépő ajánlatának értékelése során figyelembe veendő kritériumokra vonatkozik.

A Bizottságnak a résidők Delta részére történő kiosztásáról szóló határozata

25 2014. október 9-én a Delta Air Lines Inc. (a továbbiakban: Delta) a résidőkiosztására vonatkozó hivatalos ajánlatot nyújtott be, a végleges kötelezettségvállalások 1.24 pontjának megfelelően. Pályázati anyaga szerint 2015 nyarától kezdődően hat egymást követő IATA forgalmi idény során napi járatot kívánt üzemeltetni az LHR és a PHL repülőterek között (a továbbiakban: LHR–PHL útvonal).

26 A Delta volt az egyetlen légitársaság, amely a végleges kötelezettségvállalások alapján résidőkiosztásra vonatkozó ajánlatot nyújtott be.

27 2014. november 6-i határozatában a Bizottság, miután a végleges kötelezettségvállalások 1.21 és 1.26 pontja alapján értékelte a Delta életképességét és hivatalos ajánlatát, megállapította, hogy először is független az összeolvadásban részt vevő felektől, és nem állt kapcsolatban velük, valamint hogy a végleges kötelezettségvállalások 1.21 pontja értelmében véve kimerítette saját résidő-portfólióját az LHR repülőtéren, másodszor, hogy az összeolvadásban részt vevő felek olyan potenciális életképes versenytársa azon repülőtérpáron, amely vonatkozásában az említett kötelezettségvállalások alapján a résidőket kérte, amely az LHR–PHL útvonalon rendelkezik a szolgáltatások hosszú távú üzemeltetésére irányuló kapacitásokkal, erőforrásokkal és szándékkal, valamint életképes versenyerőt képvisel.

28 2014. december 17-én az American Airlines és a Delta benyújtotta a résidők feladásáról szóló megállapodást, amelyet a két társaságnak az LHR–PHL útvonal vonatkozásában a Delta által kért résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások teljesítése érdekében kell megkötnie.

29 2014. december 19-i határozatával a Bizottság a független megbízott 2014. december 17-i jelentésének megfelelően jóváhagyta a résidők feladásáról szóló megállapodást. E határozat előírta, hogy a Delta köteles a korábban az US Airways Group által használt résidőket arra használni, hogy az LHR–PHL útvonalon közvetlen járatokkal üzemelő szolgáltatást nyújtson. Az említett határozat azt is előírta továbbá, hogy akkor tekintik úgy, hogy a Delta történeti jogokkal rendelkezik, amennyiben e résidőket a Bizottság beleegyezésével a használati időszak alatt megfelelő módon használták, valamint hogy miután a Bizottság jóváhagyja a történeti jogokat, a Delta megőrzi a kiosztott résidőket, és azokat bármely várospár vonatkozásában jogosult lesz használni.

30 A Delta az IATA 2015. nyári menetrendi időszakának elején kezdte el üzemeltetni az LHR–PHL útvonalat.

31 2015. szeptember 28-án az American Airlines levelet küldött a független megbízottnak, jelezve felé, hogy mivel a Delta nem az ajánlatának megfelelő módon hasznosította a korrekciós résidőket, nem „használta megfelelően” ezeket a résidőket a 2015-ös nyári és a 2015–2016-os téli forgalmi idény során, és ezért ezeket az idényeket nem kell figyelembe venni a történeti jogok megszerzése tekintetében.

32 Ezt követően több levélváltásra is sor került, többek között az American Airlines és a Bizottság között, amelyek során az American Airlines jelezte, hogy a Delta továbbra sem tartja tiszteletben ajánlatának feltételeit, és így nem tarthat igényt történeti jogok megszerzésére.

A vitatott határozat

33 2018. április 30-án a Bizottság meghozta a vitatott határozatot, amelyben megállapította, hogy a Delta a használati időszakban megfelelő módon használta a résidőket, és jóváhagyta a történeti jogok biztosítását a Delta Air Lines részére a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontja alapján.

34 A végleges kötelezettségvállalások szövegének, hátterének és céljának értelmezése alapján a Bizottság a vitatott határozatban arra a következtetésre jutott, hogy a „megfelelő használat” kifejezés nem értelmezhető az „ajánlatnak megfelelő használatként”, hanem azt úgy kell értelmezni, mint amely a résidők végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használatának” hiányát jelenti.

35 Konkrétabban, miután először is megállapította, hogy a végleges kötelezettségvállalások nem határozták meg a „megfelelő használat” fogalmát, a Bizottság pontosította a vitatott határozatban, hogy e kifejezést „a [végleges] kötelezettségvállalások tárgyának és összefüggéseinek fényében” kell értelmezni.

36 A végleges kötelezettségvállalások tárgyát illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy azok az összeolvadás belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatos komoly kétségek eloszlatására irányulnak, és hogy e kötelezettségvállalások 1.9 pontjának célja az, hogy versenyző légiközlekedési szolgáltatás létrehozásával helyreállítsa a versenyt az LHR–PHL útvonalon.

37 A végleges kötelezettségvállalások hátterét illetően a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a történeti jogok célja az, hogy a potenciális belépőt az LHR–PHL útvonal üzemeltetésére ösztönözzék. Márpedig a potenciális belépő piacra lépésre való ösztönzéséhez egyértelmű és ellenőrizhető kritériumokra volt szükség, amelyek kizárnak minden önkényes megfontolást.

38 Mivel az általános nyelvhasználatban a „visszaélésszerű” használat a „nem megfelelő” használatnak tekinthető, és a végleges kötelezettségvállalásokban a „visszaélésszerű használat” kifejezést meghatározták, míg a „megfelelő használat” kifejezést nem, a Bizottság ebből azt a következtetést vonta le, hogy annak érdekében, hogy a potenciális új belépők számára egyértelmű és ellenőrizhető útmutatást lehessen adni, a „megfelelő használat” kifejezést úgy kell értelmezni, mint a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat hiányát”.

39 Ezt követően a Bizottság a vitatott határozatban cáfolta azt az álláspontot, amely szerint a „megfelelő használat” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az az „ajánlatnak megfelelő használatra” vonatkozik.

40 E tekintetben a vitatott határozat szerint először is a „megfelelő használat” „ajánlatnak megfelelő használatnak” tekintése olyan követelményt támasztana, amelyet szinte lehetetlen teljesíteni.

41 Másodszor, a Bizottság megállapította, hogy nem fogadható el az az álláspont, amely szerint csak a „rendkívüli működési okokból történő megszüntetések” egyeztethetők össze az „ajánlatnak megfelelő használattal”. Egyrészt, az ilyen feltétel túl homályos ahhoz, hogy a potenciális új belépő számára biztosítsa a jogbiztonságot. Másrészt, e feltételt a végleges kötelezettségvállalások szövege nem támasztja alá.

42 Harmadszor, a „megfelelő használat” kifejezés olyan értelmezése, amely szerint az az „ajánlatnak megfelelő használatot” jelent, a végleges kötelezettségvállalásokat sokkal kevésbé vonzóvá tenné az új belépő számára.

43 Negyedszer, mivel a résidők 80%-os használati szintje a *de facto* szabály a légi közlekedési ágazatban, tekintettel arra, hogy a résidőkről szóló rendelet 10. cikkének (2) bekezdése, amely megállapítja a „használd vagy elveszíted” elvét, amely szerint ahhoz, hogy valamely légi fuvarozó kihasználhassa a következő időszakban kiosztott résidőket, bizonyítania kell, hogy e résidőket az idő legalább 80%-ában használta azon menetrendi időszakban, amely vonatkozásában e résidőket kiosztották (a továbbiakban: 80/20 szabály), észszerűtlen lenne a potenciális új belépőtől 100%-os használati arányt megkövetelni.

44 Ötödször, a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványból a történeti jogokat illetően kitűnik, hogy e kötelezettségvállalások nagymértékben hasonlóak voltak az IAG/bmi ügyben rögzített kötelezettségvállalásokhoz, néhány „kis jelentőségű pontosítással és nyelvi változtatással”. Márpedig az utóbbi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásokban az „ajánlatnak megfelelő használat” nem volt feltétele a történeti jogok megszerzésének. Ennélfogva a végleges kötelezettségvállalásokban szereplő „az ajánlatnak megfelelő” kifejezés az IAG/bmi ügyben tett kötelezettségvállalásokhoz képest pusztán „kis jelentőségű nyelvi változtatásnak” minősül.

45 Hatodszor, ellentétes lenne a szóban forgó rendelkezések rendszerével, ha a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” fogalmát az említett kötelezettségvállalások 1.9 pontjának fényében értelmeznék, mivel az utóbbi célja a kötelezettségvállalás céljának – versenyző légi közlekedési szolgáltatás nyújtása az érintett útvonalon – megjelölése, míg a történeti jogokat az 1.10 pont határozza meg.

46 Végül a Bizottság a vitatott határozatban annak eldöntése érdekében, hogy kell-e a Delta számára történeti jogokat biztosítani, megvizsgálta, hogy a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében véve visszaélésszerűen használta-e a résidőket. E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy e résidők használata – alulhasznosításuk ellenére – megfelelt a 80/20 szabálynak. A Bizottság, miután megállapította, hogy a Delta a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében véve nem használta visszaélésszerűen a résidőket, ebből a független megbízott írásbeli ajánlásának megfelelően azt a következtetést vonta le, hogy a Delta a használati időszakban megfelelően használta a résidőket, és jóváhagyta, hogy számára a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjának megfelelően történeti jogokat biztosítsanak.

A Törvényszék előtti eljárás és a megtámadott ítélet

47 A Törvényszék Hivatalához 2018. július 10-én benyújtott keresetlevelével az American Airlines két jogalapra hivatkozva keresetet indított a vitatott határozat megsemmisítése iránt. Az első jogalap a Bizottság által a végleges kötelezettségvállalásokban szereplő „megfelelő használat” kifejezés értelmezése során elkövetett téves jogalkalmazáson alapult. Második jogalapjával az American Airlines azt állította, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a történeti jogok Delta számára történő biztosítása szempontjából releváns valamennyi körülményt.

48 A megtámadott ítéletben a Törvényszék teljes egészében elutasította az American Airlines keresetét, és kötelezte ez utóbbit, hogy a saját költségein kívül viselje a Bizottság részéről felmerült költségeket is.

49 Az első jogalapot, és először is a „megfelelő használat” fogalmának szó szerinti értelmezését illetően a Törvényszék a megtámadott ítélet 103. és 104. pontjában úgy ítélte meg, hogy a „megfelelő használat” és a „visszaélésszerű használat hiánya” kifejezések azonosítása

összeegyeztethető az érintett rendelkezések szövegével. Mindazonáltal a Törvényszék a megtámadott ítélet 105. és 106. pontjában megállapította, hogy az American Airlines által előadott azon értelmezés, amely szerint a „megfelelő használat” „az ajánlatnak megfelelő használatra” vonatkozik, ugyanakkor e tekintetben bizonyos mérlegelési mozgásteret hagyva a Bizottság számára, szintén összeegyeztethető a „megfelelő használat” fogalmának szó szerinti értelmezésével. A Törvényszék ebből tehát a megtámadott ítélet 107. pontjában azt a következtetést vonta le, hogy ez utóbbi fogalomnak kizárólag a végleges kötelezettségvállalások szövege alapján történő értelmezése nem perdöntő.

50 A Törvényszék a megtámadott ítélet 109–125. pontjában pontosította a végleges kötelezettségvállalások értelmében vett „megfelelő használat” fogalma és az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés értelmezéséhez alkalmazandó elveket. A Törvényszék először is megjegyezte, hogy nemcsak a végleges kötelezettségvállalások szövegét kell figyelembe venni, hanem azok szövegösszefüggéseit, és azon szabályozás célját, amelynek részét képezik. Ezt követően emlékeztetett arra, hogy figyelembe kell venni a magukban a végleges kötelezettségvállalásokban pontosított különös értelmezési szabályokat is, amelyek az engedélyező határozatra, az uniós jog általános kereteire, különösen az összefonódás-ellenőrzési rendeletre és a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közleményre hivatkoznak. Egyébiránt a Törvényszék szerint a végleges kötelezettségvállalásokat a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványra is tekintettel kell értelmezni, mivel az ilyen formanyomtatvány tartalmazza az ahhoz szükséges információkat és dokumentumokat, hogy a Bizottság megvizsgálhassa, hogy az összeolvadásban részt vevő felek által felajánlott kötelezettségvállalások alkalmasak-e arra, hogy az összeolvadást összeegyeztethetővé tegyék a belső piaccal. Végül a Törvényszék megállapította, hogy mivel a résidők kiosztásáról szóló rendelet „az uniós jog általános keretének” részét képezi, azt figyelembe kell venni a „megfelelő használat” fogalmának értelmezéséhez.

51 Másodszor, a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” kifejezés rendszertani értelmezését illetően a Törvényszék a megtámadott ítélet 201–249. pontjában megállapította, hogy e fogalom értelmezhető úgy, mint amely az említett kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat” hiányának felel meg.

52 E tekintetben a Törvényszék a megtámadott ítélet 209. pontjában megjegyezte, hogy mivel az összeolvadásban részt vevő feleknek az IAG/bmi ügyben javasoltakhoz „hasonló típusú” történeti jogokat kellett bevezetniük, e kötelezettségvállalások szerkezetét mintaként követve, a „visszaélésszerű használatra” vonatkozó rendelkezések relevánsak a történeti jogok biztosítása szempontjából. Egyébiránt a Törvényszék ezen ítélet 220. pontjában úgy ítélte meg, hogy az „ajánlatnak megfelelő” fordulat hozzáadása – amennyiben e fordulatot történetiség „de facto” meghatározásának kell tekinteni, amint azt az American Airlines állítja – szövegszerűen jelentősen eltér az IAG/bmi ügyben szereplő kötelezettségvállalások megfelelő rendelkezéseinek szerkezetétől. A Törvényszék ebből a megtámadott ítélet 232. és 233. pontjában azt a következtetést vonta le, hogy a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványban szereplő információk relevanciájára vonatkozó vizsgálatból az következik, hogy az „ajánlatnak megfelelő” fordulat csak „kis jelentőségű nyelvi változtatás”, és hogy ennélfogva nem fogadható el az American Airlines azon megközelítése, amely szerint e fordulat a történeti jogok biztosításának lényeges feltétele.

53 Harmadszor, ami a végleges kötelezettségvállalások 1.10. pontjában szereplő „megfelelő használat” kifejezésnek e rendelkezés szövegösszefüggései, és azon szabályozás céljai alapján történő értelmezését illeti, amelynek részét képezi, a Törvényszék a megtámadott ítélet 250–292. pontjában megerősítette a Bizottság által a vitatott határozatban elfogadott azon értelmezést, amely szerint a „megfelelő használat” fogalma a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat hiányának” felel meg.

54 Egyrészt a Törvényszék a megtámadott ítélet 253–278. pontjában úgy ítélte meg, hogy a történeti jogok biztosítása azt a célt szolgálta, hogy a résidőket vonzóbbá tegyék, és arra irányult, hogy a belépőt e résidők átvételére ösztönözze, és ezáltal kellően valószínűvé tegye e kötelezettségvállalások ténylegesen teljesítését. Így a Törvényszék elutasította az American Airlines „maximális versenynyomásra” vonatkozó álláspontját azzal az indokkal, hogy azt sem az engedélyező határozat, sem pedig a végleges kötelezettségvállalások rendelkezései nem támasztják alá, és az összeegyeztethetetlen a történeti jogok jellegével.

55 Másrészt a Törvényszék a megtámadott ítélet 279. és 280. pontjában megállapította, hogy a résidőkről szóló rendelet általános hátteret biztosít a „megfelelő használat” fogalmának a „visszaélésszerű használat hiányaként” történő értelmezéséhez. Úgy ítélte meg, hogy a résidők Delta általi hasznosításának szintje a használati időszakban megfelelt az e rendelet 10. cikkének (2) és (3) bekezdésében előírt követelményeknek.

56 A Törvényszék a megtámadott ítélet 293. pontjában megállapította, hogy a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” kifejezést a Bizottság helyesen értelmezte úgy, hogy az az említett kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat hiányát” jelenti.

57 Ami a kereset második jogalapját illeti, a Törvényszék a megtámadott ítélet 303. pontjában úgy ítélte meg, hogy mivel az e jogalap alátámasztására felhozott különböző elemek értékelése nem releváns a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat” fennállásának értékelése szempontjából, az említett jogalapot el kell utasítani.

A Bíróság előtti eljárás és a felek kérelmei

58 A Bíróság Hivatalához 2021. február 26-án benyújtott beadványában az American Airlines fellebbezést nyújtott be a megtámadott ítélet ellen.

59 Fellebbezésében az American Airlines azt kéri, hogy a Bíróság:

– függessze fel és helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet;

– semmisítse meg a vitatott határozatot;

– másodlagosan, amennyiben szükségesnek ítéli, utalja vissza az ügyet a Törvényszék elé újbóli elbírálás céljából a Bíróság ítéletének megfelelően;

– a Bíróság kötelezze az Európai Bizottságot mind a jelen eljárás, mind pedig a Törvényszék előtti eljárás költségeinek viselésére.

60 A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság utasítsa el a fellebbezést, és az American Airlinest kötelezze a költségek viselésére.

61 A Delta azt kéri, hogy a Bíróság teljes egészében utasítsa el a fellebbezést, és az American Airlinest kötelezze a jelen eljárás, valamint a Törvényszék előtti eljárás költségeinek viselésére.

A fellebbezésről

62 Fellebbezésének alátámasztására az American Airlines egyetlen jogalapra hivatkozik, amely azon alapul, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontja értelmében vett „megfelelő használat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az a „visszaélésszerű használat hiányát” jelenti. Egyébiránt a Törvényszék tévesen hagyta helyben azt a határozatot, amely révén a Delta részére történeti jogokat biztosítottak, mivel ez utóbbi nem használta ki a biztosított résidőket.

63 A jogalap három részből áll. Az első részben az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék a „megfelelő használat” kifejezés értelmezésekor nem vette figyelembe az összefonódás-ellenőrzési rendelet, a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény, és az összeolvadásban részt vevő tulajdonképpeni felek által tett kötelezettségvállalások célkitűzéseit. A második részben arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen állapította meg, hogy a „megfelelő használat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az a „visszaélésszerű használat hiányát” jelenti. A harmadik részben az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen értelmezte a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványt és e kötelezettségvállalások 1.9 pontját, különösen az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés jogkövetkezményeit illetően.

Az egyetlen jogalap első részéről

A felek érvei

64 Az egyetlen jogalap első részében az American Airlines lényegében a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontja értelmében vett „megfelelő használat” fogalmának a Törvényszék által a megtámadott ítélet 250–292. pontjában elfogadott teleologikus és rendszertani értelmezését vitatja. Az American Airlines e tekintetben azt állítja, hogy a Törvényszék a „megfelelő használat” kifejezés értelmezésekor nem vette figyelembe először is az összefonódás-ellenőrzési rendelet célkitűzéseit és az e rendelet alapján hozott korrekciós intézkedéseket, másodszor a végleges kötelezettségvállalások sajátos céljait, harmadszor pedig az e kötelezettségvállalások által létrehozott teljes korrekciós keretet.

65 Először is az American Airlines arra hivatkozik, hogy annak meghatározásához, hogy a korrekciós résidőket „megfelelően használták-e”, értékelni kell, hogy a résidők konkrét használata összeegyeztethető-e a kötelezettségvállalásoknak az összefonódás-ellenőrzési rendelet (30) preambulumbekezdésében és a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény 9. pontjában előírt, a versennyel kapcsolatos aggályok „teljes mértékű” megszüntetésére irányuló céljával. Álláspontja szerint, mivel a megtámadott ítélet az elemzésében figyelmen kívül hagyja ezeket az elemeket, nyilvánvaló értelmezési hibát tartalmaz.

66 Másodszor az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot a „megfelelő használat” fogalmának értelmezésekor, mivel nem vette figyelembe a végleges kötelezettségvállalások sajátos célját, és a hangsúlyt a történeti jogok céljára helyezte. E tekintetben az American Airlines először is azt kifogásolja, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 30. pontjában nem hivatkozott a Bizottságnak az említett kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos következtetéseinek a vitatott határozat (176), (178)–(181), (186) és (197)–(199) preambulumbekezdésében említett lényeges elemeire.

67 Továbbá az American Airlines azt kifogásolja, hogy a Törvényszék nem alkalmazta a korrekciós intézkedés hatékonyságának kritériumát a „megfelelő használat” fogalmának értelmezésekor, holott a Delta nem használt fel 470 korrekciós résidőt. Amint ugyanis a megtámadott ítélet 120. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik, a kötelezettségvállalásoknak olyan közvetlen és kielégítő választ kell nyújtaniuk, amely egyértelműen eloszlathatja a szóban forgó ügylettel kapcsolatban felmerülő valamennyi komoly kétséget.

68 Egyébiránt az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 250–278. pontjában kizárólag a történeti jogok azon célját vette figyelembe, amely a résidők inherens vonzerejének javítására irányul, anélkül hogy értékelte volna a végleges kötelezettségvállalások célját, amely az összeolvadásban részt vevő felek egyike napi szolgáltatásának megszűnéséből eredő versenykiesés ellentételezésére irányul, biztosítva a versenytársak LHR–PHL útvonalra való belépésének elégséges jellegét. Az American Airlines e tekintetben kifejti, hogy az a kérdés, hogy a résidők tényleges felhasználása megfelel-e, vagy sem, e célkitűzésnek, a történeti jogok tárgyában hozott valamennyi határozat alapvető elemét képezi.

69 Végül az American Airlines úgy érvel, hogy a megtámadott ítélet 266. és 267. pontjában a Törvényszék összetévesztette a történeti jogok tárgyát és célját az e jogokban való részesüléshez szükséges „megfelelő használatra” vonatkozó feltétellel. Álláspontja szerint, mivel a végleges kötelezettségvállalások résidőkre vonatkozó részének célja az összeolvadásban részt vevő egyik fél napi szolgáltatásának reprodukálása volt a versennyel kapcsolatos aggály teljes mértékű megszüntetése érdekében, e résidők e cél elérése érdekében történő konkrét használata nem csupán teljes mértékben összeegyeztethető a „megfelelő használat” meghatározásával, és az arra vonatkozó döntéssel, hogy biztosítják vagy nem biztosítják a történeti jogokat, hanem ezen elemzés lényegi elemét képezi.

70 Harmadszor az American Airlines azt kifogásolja, hogy a Törvényszék a „megfelelő használat” fogalmának rendszertani értelmezése során nem vette figyelembe a végleges kötelezettségvállalások azon releváns rendelkezéseinek összességét, amelyek szükségesek lennének e fogalom helyes jogi értelmezéséhez. E tekintetben többek között az említett kötelezettségvállalások 1.1, 1.10, 1.11, 1.24, 1.26 és 1.27 pontjára hivatkozik. E rendelkezések együttesen olyan koherens rendszert alkotnak, amely lehetővé teszi a megállapított korrekciós intézkedés fő céljának elérését, vagyis a versennyel kapcsolatos aggály „teljes mértékű megszüntetését”. Különösen e megfontolásoknak a Törvényszék által a megtámadott ítélet 245–248. pontjában elvégzett elemzését vitatja, amely megfontolásokat véleménye szerint ebben az ítéletben hiányosan ismertettek.

71 Egyébiránt az American Airlines azt állítja, hogy a végleges kötelezettségvállalások releváns belső összefüggéseinek nem teljes körű figyelembevétele nagymértékben befolyásolja a résidő-hasznosítás megkövetelt szintjét. E tekintetben azt állítja, hogy amennyiben a belépő – mint a jelen ügyben is – eltér az ajánlatának azon feltételeitől, amelyek alapján résidőt osztottak ki neki, a Bizottságnak – annak meghatározása érdekében, hogy a belépő a korrekciós résidők

„megfelelő használatát” végezte-e – meg kell vizsgálnia azokat az okokat, amelyek miatt a belépő eltért az ajánlatától, és meg kell határoznia, hogy ezek az eltérések a kötelezettségvállalások céljára és tartalmára, ugyanakkor a releváns gazdasági elemzésekre és értékelésekre tekintettel indokoltak-e. Ha a Bizottság ezt a megközelítést alkalmazta volna, a Delta a *pacta sunt servanda* elv tiszteletben tartása mellett igyekezett volna elkerülni az ajánlatában foglaltaktól való indokolatlan eltérést, ami hozzájárult volna az összeolvadásból eredően a versennyel kapcsolatban felmerülő aggályok eloszlatásához. Megjegyzi, hogy e megfontolásokat alátámasztja a független megbízott által a Delta részére biztosított történeti jogok tárgyában 2018. április 13-án készített, a Bizottsághoz címzett jelentés 54. pontja.

72 Végül, az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 279–292. pontjában nyilvánvaló értelmezési hibát követett el, amikor úgy ítélte meg, hogy a végleges kötelezettségvállalások „rendszertani értelmezését” a résidőkről szóló rendelet fényében kell elvégezni.

73 A Bizottság vitatja az American Airlines ezen állításait, és arra hivatkozik, hogy a Törvényszék a megtámadott ítéletben kimerítően megvizsgálta mind az összefonódás-ellenőrzési rendelet célkitűzéseit és az e rendelet alapján hozott korrekciós intézkedéseket, mind pedig a végleges kötelezettségvállalásokat.

74 A Delta a maga részéről a jelen rész elfogadhatatlanságára hivatkozik azzal az indokkal, hogy az American Airlines a megtámadott ítélet pontos elemzése nélkül csupán megismétli az első fokon már előadott érveket.

A Bíróság álláspontja

75 Az egyetlen jogalap első részének a Delta által megkérdőjelezett elfogadhatóságát illetően emlékeztetni kell arra, hogy többek között a Bíróság eljárási szabályzata 168. cikke (1) bekezdésének d) pontjából és 169. cikkének (2) bekezdéséből következik, hogy a fellebbezésben pontosan meg kell jelölni a megsemmisíteni kért határozat vitatott részeit, valamint a kérelmet konkrétan alátámasztó jogi érveket. A Bíróság e tekintetben több alkalommal kimondta, hogy a fellebbezés elfogadhatatlan, amennyiben anélkül, hogy akár egyetlen olyan érvet is tartalmazna, amely kifejezetten azonosítja a Törvényszék ítéletében fellelhető téves jogalkalmazást, e bíróság előtt már előterjesztett jogalapok és érvek megismétlésére szorítkozik, ideértve az olyan tényeken alapuló jogalapokat és érveket, amelyeket a Törvényszék kifejezetten elutasított. Az ilyen fellebbezés ugyanis valójában csak a Törvényszékhez benyújtott kereset újbóli megvizsgálását kívánja elérni, ami nem tartozik a fellebbezés alapján eljáró Bíróság hatáskörébe (2022. január 20-i Románia kontra Bizottság ítélet, C-899/19 P, EU:C:2022:41, 48. pont).

76 A jelen ügyben, amint az a jelen ítélet 64–72. pontjából kitűnik, az American Airlines egyetlen jogalapja első részének alátámasztására szolgáló érvelés kifejezetten a Törvényszék által a „megfelelő használat” fogalmának teleologikus és rendszertani értelmezése során állítólagosan elkövetett téves jogalkalmazásra vonatkozik, és e tekintetben világosan és pontosan hivatkozik a megtámadott ítélet kifogásolt pontjaira, nevezetesen a 245–278. pontra, valamint az e részt konkrétan alátámasztó jogi érvekre.

77 Következésképpen el kell utasítani a jelen rész elfogadhatatlanságára vonatkozó, a Delta által azzal az indokkal felhozott kifogást, hogy az American Airlines csupán megismétli a Törvényszék előtt felhozott érveket.

78 Érdemben meg kell jegyezni, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet (30) preambulumbekezdéséből és a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény 5. és 9. pontjából kitűnik, hogy amennyiben az összefonódás a verseny szempontjából aggályos, mivel jelentősen gátolhatja a hatékony versenyt, az összeolvadásban részt vevő felek az összefonódás-ellenőrzési rendelet alapján „kötelezettségvállalásoknak” nevezett korrekciós intézkedéseket javasolhatnak a Bizottság által megállapított problémák megoldására. Ráadásul az összefonódás-ellenőrzési rendelet (30) preambulumbekezdése kimondja, hogy helyénvaló a kötelezettségvállalásokat már az eljárás megindítása előtt (I. szakasz) elfogadni, amennyiben a versennyel kapcsolatos probléma könnyen azonosítható és könnyen orvosolható.

79 Így egyrészt a kötelezettségvállalások célja a Bizottság által megállapított versennyel kapcsolatos aggályok teljes mértékű megszüntetése oly módon, hogy a kérdéses összefonódás ne akadályozza jelentősen a hatékony verseny folytatását. Másrészt, különösen az előzetes vizsgálat során tett kötelezettségvállalásoknak – a végleges kötelezettségvállalásokhoz hasonlóan – az a célja, hogy eloszlassák az azzal kapcsolatban felmerülő összes komoly kétséget, hogy az összefonódás jelentősen akadályozná a hatékony versenyt a belső piacon vagy annak egy jelentős részén.

80 Elsősorban meg kell állapítani, hogy a megtámadott ítéletben a Törvényszék megfelelően megvizsgálta az összefonódás-ellenőrzési rendelet célkitűzéseit és az e rendelet alapján elfogadott korrekciós intézkedéseket.

81 E tekintetben a Törvényszék a megtámadott ítélet 110. pontjában a végleges kötelezettségvállalások rendelkezéseinek értelmezését illetően mindenekelőtt megállapította, hogy nemcsak azok szövegét, hanem összefüggéseit, és azon szabályozás céljait is figyelembe kell venni, amelynek részét képezik. A Törvényszék a megtámadott ítélet 111. és 112. pontjában kifejtette, hogy figyelembe kell venni a végleges kötelezettségvállalások harmadik preambulumbekezdésében szereplő különös értelmezési szabályokat is, amelyek szerint az említett kötelezettségvállalásokat az engedélyező határozat fényében, az uniós jog általános keretei között, különösen az összefonódás-ellenőrzési rendelet fényében, valamint a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény alapján kell értelmezni.

82 Ezt követően a Törvényszék a megtámadott ítélet 117. és 120. pontjában emlékeztetett arra, hogy a Bizottság csak olyan kötelezettségvállalások elfogadására jogosult, amelyek képesek a tervezett ügyletet a belső piaccal összeegyeztethetővé tenni. Az e kötelezettségvállalásokból eredő kiigazítási módoknak kellően működőképeseknek és tartósaknak kell lenniük ahhoz, hogy az erőfölényes helyzet létrehozása vagy megerősítése, illetve a hatékony versenynek a kötelezettségvállalással megelőzni kívánt korlátozása a viszonylag közeli jövőben valószínűsíthetően ne következzen be. A Törvényszék kifejtette, hogy az előzetes vizsgálati szakaszban tett kötelezettségvállalásoknak, azok terjedelmére, valamint tartalmára tekintettel olyan jellegűeknek kell lenniük, hogy a Bizottság az átfogó vizsgálat megindítása nélkül jóváhagyó határozatot hozhasson, amennyiben a Bizottság az említett kötelezettségvállalások alapján megállapíthatja, hogy azok olyan közvetlen és kielégítő választ nyújtanak, amely az összes komoly kétséget egyértelműen eloszlathatja.

83 Végül, a Törvényszék a „megfelelő használat” fogalmának teleologikus értelmezése keretében a megtámadott ítélet 255. pontjában emlékeztetett arra, hogy az összeolvadásban részt vevő felek e kötelezettségvállalásokat annak érdekében írták alá, hogy a Bizottság megállapíthassa, hogy komoly kétségeit eloszlatták, és így az összeolvadást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilváníthassa.

84 Ebből következik, hogy az American Airlines nem hivatkozhat arra, hogy a Törvényszék a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” kifejezés értelmezése során nem vette figyelembe az összefonódás-ellenőrzési rendelet és az e rendelet alapján hozott korrekciós intézkedések céljait. Az a tény ugyanis, hogy a Törvényszék a megtámadott ítéletben nem utalt kifejezetten az összefonódás-ellenőrzési rendelet (30) preambulumbekezdésére és a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény 9. pontjára, nem jelenti azt, hogy nem vette figyelembe a kötelezettségvállalásoknak az alkalmazandó szabályozásból következő céljait. Ezt az érvelést tehát el kell utasítani.

85 Másodsorban az American Airlines arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot a „megfelelő használat” fogalmának értelmezésekor, mivel nem vette figyelembe a végleges kötelezettségvállalások különös célját, amely az összeolvadás által a versennyel kapcsolatban keltett aggályok teljes mértékű eloszlatására irányul.

86 E tekintetben elegendő megállapítani, hogy az American Airlines abból a téves előfeltevésből indul ki, hogy a szóban forgó összeolvadás belső piaccal való összeegyeztethetősége érdekében megállapított végleges kötelezettségvállalások sajátos célja az összeolvadásban részt vevő egyik fél korábban üzemeltetett napi szolgáltatásának reprodukálása.

87 Amint ugyanis a jelen ítélet 79. pontjából kitűnik, az összeolvadásban részt vevő felek által tett kötelezettségvállalásoknak az összefonódás-ellenőrzési rendelet szerinti célja a Bizottság által a szóban forgó összeolvadás belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban felvetett komoly kétségek eloszlatása.

88 Egyébiránt a történeti jogok kötelezettségvállalásokba való belefoglalása, amint azt a főtanácsnok az indítványának 76. pontjában megjegyezte, nem önálló célt szolgált, hanem a kötelezettségvállalások LHR–PHL útvonalon fennálló versennyel kapcsolatos aggályok teljes mértékű megszüntetésében álló általános céljának megvalósításához kívánt hozzájárulni azáltal, hogy vonzóbbá teszi a szóban forgó résidők kínálatát annak érdekében, hogy a légitársaságokat arra ösztönözze, hogy belépjenek versenyző légi közlekedési szolgáltatással az LHR–PHL útvonalra.

89 Ebben az összefüggésben először is meg kell állapítani, hogy – amint azt a Törvényszék a megtámadott ítélet 266. és 267. pontjában megállapította – a történeti jogok jellege összeegyeztethetetlen a fellebbező azon érvével, amely szerint a „megfelelő használat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az biztosítsa a „maximális versenynyomást”. A történeti jogok biztosítása ugyanis az IATA hat forgalmi idényéig tartó üzemeltetés időszakát követően magában foglalja annak lehetőségét, hogy a belépő a résidőket bármely repülőtéri útvonalon használhassa. Mindemellett a történeti jogok végleges kötelezettségvállalásokban való szerepeltetésének nem lehet az a célja, hogy az LHR–PHL útvonalon maximális versenynyomást hozzon létre.

90 Másodszor meg kell állapítani, hogy a végleges kötelezettségvállalások nem határozzák meg pontosan azt a konkrét járatszámot, amelyeket a potenciális belépőnek üzemeltetnie kell. Egyrészt ugyanis a végleges kötelezettségvállalások 1.1 pontja a felszabaduló korrekciós résidők maximális számának megjelölésére szorítkozik, de nem határozza meg azon járatsűrűséget, amelyet a potenciális belépőnek üzemeltetnie kell. Másrészt, a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontjának a „visszaélésszerű használatra” vonatkozó b) alpontja csupán azon járatszámra utal, amelyet annak érdekében kell üzemeltetni, hogy a potenciális belépő által üzemeltetni

ajánlottnál kisebb számú járat üzemeltetése ne minősüljön „visszaélésszerű használatnak”. Egyébiránt ez a pont pontosítja, hogy a résidők felhasználásának összhangban kell állnia a 80/20 szabállyal.

91 Ezenkívül, amint arra a főtanácsnok az indítványának 71. és 72. pontjában lényegében rámutatott, e kötelezettségvállalások célja nem az összeolvadásban részt vevő felek által ezen ügyletet megelőzően nyújtott napi szolgáltatás reprodukálása, hanem az általuk az említett ügyletet megelőzően gyakorolt versenynyomás reprodukálása. E napi szolgáltatás reprodukálása nem előfeltétele a történeti jogok belépő vagy potenciális belépők számára történő megadásának sem. A résidőknek a végleges kötelezettségvállalásokban előirányzott, az új belépő részére történő átengedése ugyanis arra irányul, hogy e belépő azokat ugyanazon feltételek mellett használhassa, mint amelyek az összefonódás előtt az összeolvadásban részt vevő felekre vonatkoztak.

92 Ráadásul a résidők teljes mértékű használatára vonatkozó követelmény nem állna összhangban a végleges kötelezettségvállalások sajátos céljával, amely – amint az a jelen ítélet 87. pontjából kitűnik – arra irányul, hogy lehetővé tegye egy potenciális belépő megfelelő időben történő valószínű belépését erre az útvonalra.

93 Harmadszor, amint az az engedélyező határozat (180) preambulumbekezdéséből kitűnik, ezen az útvonalon a résidők rendelkezésre állása volt a fő belépési akadály, amelyre vonatkozóan komoly kétségek merültek fel, és ezért e határozat megállapítja, hogy a végleges kötelezettségvállalások célja az LHR-re való belépés akadályainak megszüntetésére vagy jelentős csökkentésére irányult annak érdekében, hogy lehetővé tegyék egy potenciális belépő megfelelő időben történő valószínű belépését az említett útvonalon.

94 El kell tehát utasítani az American Airlines azon érvelését, amely szerint a végleges kötelezettségvállalások célja annak biztosítása volt, hogy az összeolvadásban részt vevő egyik fél korábban üzemeltetett napi szolgáltatásának megszűnéséből eredő versenykieséssel kapcsolatos aggályokat „teljes mértékben megszüntesse” e napi szolgáltatás reprodukálása révén.

95 Ezenkívül az American Airlines nem kifogásolhatja, hogy a Törvényszék kizárólag a történeti jogok biztosításának a korrekciós résidők vonzóbbá tételére irányuló célját vette figyelembe, figyelmen kívül hagyva a végleges kötelezettségvállalások szélesebb célját, amely nem más, mint a bejelentett összeolvadás által okozott versennyel kapcsolatos aggályok hatékony megoldásának biztosítása.

96 E tekintetben ugyanis elegendő megjegyezni, hogy – amint az a jelen ítélet 88. pontjából kitűnik – a történeti jogok biztosításának nem volt sajátos célja, hanem a végleges kötelezettségvállalások LHR–PHL útvonalon fennálló versennyel kapcsolatos aggályok teljes mértékű megszüntetésében álló általános céljának megvalósításához kívánt hozzájárulni.

97 A Törvényszék tehát nem követett el hibát, amikor a megtámadott ítélet 257–261. pontjában megállapította, hogy a történeti jogoknak a végleges kötelezettségvállalásokba való belefoglalása arra irányult, hogy a belépőt a résidők átvételére ösztönözze annak érdekében, hogy kellően valószínűvé tegye azt, hogy ezeket a kötelezettségvállalásokat az LHR–PHL útvonalon ténylegesen érvényesítik, ily módon hozzájárulva az említett kötelezettségvállalások közös céljához, azaz a Bizottság által megállapított, versennyel kapcsolatos aggályok megszüntetéséhez. A Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” fogalmának értelmezésekor különösen a történeti jogok biztosításával elérni kívánt célt vette figyelembe.

98 Végül, mivel a jelen ítélet 87–96. pontjában megállapítást nyert, hogy a végleges kötelezettségvállalások kifejezett célja nem az volt, hogy a résidők maximális hasznosítását garantálja a „maximális versenynyomás” biztosítsa révén, nem lehet helyt adni az American Airlines azon érvelésének, amely szerint a Törvényszék a megtámadott ítélet 30. pontjában nem vette figyelembe a végleges kötelezettségvállalásoknak az engedélyező határozatból következő lényeges elemeit.

99 Harmadsorban az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék hibát követett el a „megfelelő használat” fogalmának rendszertani értelmezése során, mivel a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontjának elszigetelt vizsgálatára szorítkozott, anélkül hogy figyelembe vette volna e kötelezettségvállalások teljes körű korrekciós keretét, különösen annak 1.10, 1.11, 1.24, 1.26 és 1.27 pontját.

100 E tekintetben meg kell állapítani, hogy e pontokból kifejezetten kitűnik, hogy azok a végleges kötelezettségvállalások teljesítésének részletszabályaira vonatkoznak, és nem alkalmasak annak meghatározására, hogy a belépő megfelelő módon használta-e fel a történeti jogok biztosítása céljából kiosztott résidőket. Ugyanis a felszabaduló korrekciós résidők maximális száma (1.1 pont), a belépő által üzemeltetni kívánt járatsűrűség (1.24 pont), a belépő ajánlatának értékelése során figyelembe veendő kritériumok (1.26 és 1.27 pont), valamint az, hogy a történeti jogokat a használati időszak végén a független megbízott tanácsainak beszerzését követően a Bizottságnak kell jóvá hagynia (1.1 pont), nem nyújtanak releváns kritériumokat annak meghatározásához, hogy az ajánlat felhasználása „megfelelő” volt-e. Így, amint arra a Törvényszék a megtámadott ítélet 248. pontjában helyesen rámutatott, az új belépő ajánlatára és ezen ajánlat értékelésére vonatkozó rendelkezések a korrekciós résidők kiosztása szempontjából relevánsak, nem pedig a történeti jogok biztosítása szempontjából.

101 Egyébiránt, amint az a jelen ítélet 90. pontjában már említésre került, a végleges kötelezettségvállalások egyetlen olyan rendelkezése, amely ténylegesen a résidők használatára vonatkozik, e kötelezettségvállalások 1.13 pontjának b) alpontja, amely meghatározza azon járatszámot, amelyet annak érdekében kell üzemeltetni, hogy a potenciális belépő által üzemeltetni ajánlottnál kisebb számú járat üzemeltetése ne minősüljön „visszaélésszerű használatnak”. E használatnak összhangban kell állnia a 80/20 szabállyal. E pont olvasatából tehát kitűnik, hogy az American Airlines állításával ellentétben a potenciális belépő nem volt köteles arra, hogy az általa felhasználni kívánt korrekciós résidőket 100%-ban használja.

102 Mindenesetre a végleges kötelezettségvállalásoknak az American Airlines által említett egyik pontja sem követeli meg, hogy a potenciális belépő arra vállaljon kötelezettséget, hogy az általa felhasználni kívánt korrekciós résidőket teljes mértékben felhasználja, vagy hogy igazolja az ajánlatától való bármilyen eltérést. Következésképpen el kell utasítani az American Airlines azon érvét is, amely szerint a végleges kötelezettségvállalások rendelkezéseinek átfogóbb értelmezése befolyásolta volna a résidő-hasznosítás megkövetelt szintjét.

103 Végül, mivel a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontjának b) alpontja előírja, hogy annak meghatározásához, hogy a belépő részéről a kiosztott résidőkkel kapcsolatban „visszaélésszerű használatra” került-e sor, e használatnak összhangban kell lennie a résidőkről szóló rendelet 10. cikkének (2) bekezdésében szereplő „használd vagy elveszíted” elvével, a Törvényszék nem követett el hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a végleges kötelezettségvállalások rendszertani értelmezését a résidőkről szóló rendelet fényében kell elvégezni.

104 Ezenfelül a „megfelelő használat” fogalmának a résidőkiosztásról szóló rendelet fényében történő rendszertani értelmezése indokolt, mivel a végleges kötelezettségvállalások harmadik preambulumbekezdése pontosítja, hogy e kötelezettségvállalásokat többek között az „uniós jog általános keretei” között kell értelmezni. Ily módon a Törvényszék a megtámadott ítélet 124. pontjában helyesen állapította meg, hogy figyelembe kell venni a résidőkről szóló rendeletet, mivel az „az uniós jog általános keretének” részét képezi.

105 Az American Airlinesnak a Törvényszék által a megtámadott ítélet 279–292. pontjában elkövetett hibákra vonatkozó érvelése, mivel az inkább az egyetlen jogalap második részének keretében felhozott állítások közé illeszkedik, az alábbiakban képezi vizsgálat tárgyát.

106 A fenti megfontolásokra tekintettel a fellebbezés egyetlen jogalapjának első részét el kell utasítani.

Az egyetlen jogalap második részéről

A felek érvei

107 Egyetlen jogalapjának második részében az American Airlines arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen állapította meg, hogy a „megfelelő használat” fogalma a „visszaélésszerű használat hiányát” jelenti.

108 E tekintetben az American Airlines elsősorban előadja, hogy a „megfelelő használat” fogalmának értelmezése során a „visszaélésszerű használat hiánya” kritériumának alkalmazása a résidők használatának olyan szintjéhez vezet, amely összeegyeztethetetlen az összeolvadásban részt vevő felek által rögzített végleges kötelezettségvállalások céljaival.

109 Az American Airlines különösen a Törvényszéknek a megtámadott ítélet 291. pontjában foglalt azon értékelését vitatja, amely szerint az a tény, hogy a résidők Delta általi hasznosításának szintje 76,4% és 81% között mozog, nem jelenti azt, hogy a végleges kötelezettségvállalások célja veszélybe került volna. A fellebbező szerint ugyanis minden olyan esetben, amikor a korrekciós résidőt nem használták fel, az összefonódás-ellenőrzési rendelet célja, vagyis a versennyel kapcsolatos aggályok „teljes mértékű megszüntetése” nem valósult meg, és az a „hatékony verseny jelentős akadályozásának” minősül. Mivel a Delta az LHR–PHL útvonalon nem biztosított 470 szolgáltatást (oda- és visszaút összesítve), a végleges kötelezettségvállalások által meghatározott sajátos célt nem érték el, mivel e résidőket végül egyetlen légitársaság sem használta ki. Ez az eredmény tehát fontos jele annak, hogy a „visszaélésszerű használat hiányának” fogalma nem egyenértékű a „megfelelő használat” fogalmával.

110 A fellebbező szerint, jóllehet a Bizottság széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik annak vizsgálata során, hogy a kötelezettségvállalások megfelelő, valamennyi komoly kétség eloszlatására alkalmas választ jelentenek-e, nem módosíthatja ezeket a kötelező kötelezettségvállalásokat a „megfelelő használat” fogalmának olyan értelmezésével, amely nem egyeztethető össze azok céljaival és feltételeivel.

111 Másodsorban az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék további hibákat is elkövetett, amikor a megtámadott ítéletben úgy ítélte meg, hogy a „megfelelő használat” fogalma a „visszaélésszerű használat hiányát” jelenti.

112 Először is, az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 95., 103., 104. és 207. pontjában tévesen támaszkodott a „visszaélésszerű használat” kifejezés általános jelentésére annak megállapításakor, hogy az összeegyeztethető a „megfelelő használat” fogalmával. Az American Airlines e tekintetben előadja, hogy a Törvényszéknek el kellett volna ismernie, hogy a „visszaélésszerű használat” kifejezés általános jelentése minden olyan helyzetre vonatkozik, mint a jelen ügyben, amelyben jogi előny – többek között a történeti jogok – elérése érdekében tett ígéreteket nem tartották be, kellő igazolás nélkül.

113 Másodszor, az American Airlines azzal érvel, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 209. és 210. pontjában tévesen támaszkodott arra a tényre, hogy a „visszaélésszerű használatra” vonatkozó rendelkezések az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásoknak „A résidőkre vonatkozó történeti jogok biztosítása” című részében szerepelnek, és tévesen ítélte meg akként, hogy azok „nem megfelelő használatot” jelentenek. A fellebbező e tekintetben rámutat, hogy a jelen ügyben a végleges kötelezettségvállalások nem tartalmazzák az említett címet. Egyébiránt álláspontja szerint az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalások e szakasza, amelynek a „történeti jogokra” kellett volna vonatkoznia, valójában más, a „megfelelő használat” fogalmának értelmezése szempontjából irreleváns szempontokkal foglalkozott.

114 Harmadszor, az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék nem elemezte koherensen és teljeskörűen azt a megfontolást, amely szerint a végleges kötelezettségvállalások „visszaélésszerű használat” fogalmára vonatkozó 1.13 pontja tartalmazza a „megfelelő használat” meghatározásának szempontját. Rámutat, hogy azok az indokok, amelyek miatt a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy e rendelkezés a „megfelelő használat” fogalma terjedelmének meghatározásához szükséges kritériumot szolgáltatja, a megtámadott ítélet különböző részeiben találhatók, és hogy ennélfogva ez az eljárás ezen elemzés hibás jellegére utaló jelnek minősül.

115 Negyedszer az American Airlines azzal érvel, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 279. pontjában tévesen állapította meg, hogy a résidőkről szóló rendelet adja a „hátteret” a „megfelelő használat” fogalmának „visszaélésszerű használat hiányaként” történő értelmezéséhez. Mindenekelőtt azt állítja, hogy ez a megállapítás nem egyeztethető össze a kötelezettségvállalások harmadik preambulumbekezdésének szövegével, mivel e rendelkezés nem említi e rendeletet azon jogszabályok között, amelyek alapján e végleges kötelezettségvállalásokat értelmezni kell, miközben az említett kötelezettségvállalások más részeiben ugyanakkor említésre kerül. Ezt követően előadja, hogy a résidőkről szóló rendelet célja nem azonos az összefonódás-ellenőrzési rendelet korrekciós intézkedései és a jelen ügyben elfogadott különleges korrekciós intézkedések céljaival. Végül fenntartja, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 281. pontjában nem fejtette ki, hogy e rendelet miként és hogyan határozza meg a „megfelelő használat” feltételeit.

116 A Bizottság, amelyet a Delta támogat, vitatja az American Airlines állításait.

A Bíróság álláspontja

117 Elsősorban az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor a „megfelelő használat” fogalmának értelmezéséhez a „visszaélésszerű használat hiányának” kritériumát alkalmazta. Ez az értelmezés ily módon a résidők használata olyan szintjének elfogadásához vezet, amely összeegyeztethetetlen a végleges kötelezettségvállalások céljaival. E tekintetben a jelen ítélet 86–94. pontjában már megállapítást nyert egyrészt, hogy a jelen ügyben megállapított korrekciós intézkedések célja a versenytársak LHR–PHL útvonalra való belépésének megkönnyítése volt, nem pedig az összeolvadásban részt vevő egyik fél korábban

üzemeltetett napi szolgáltatásának teljes mértékű reprodukálása. Másrészt a végleges kötelezettségvállalások szövege nem állapít meg a potenciális belépő által a hatékony verseny biztosítása érdekében üzemeltetendő konkrét járatszámot.

118 Márpedig meg kell állapítani, hogy következésképpen inkább a kiosztott résidőknek a történeti jogok biztosítása érdekében történő felhasználásának – az American Airlines által javasolt – kötelezettsége ellentétes a végleges kötelezettségvállalások rendelkezéseivel és céljaival, és veszélyezteti azok hatékonyságát.

119 Ugyanis – először is – a belépőnek kiosztott résidők teljes mértékű felhasználásának a jelen ítélet 89. pontjában említett követelménye ellentétes lenne a résidőkre vonatkozó, a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontjában szereplő ágazati szabályozással, amelynek értelmében tiszteletben kell tartani a 80/20 szabályt. Így annak előírása, hogy a belépő az e szabály szerinti mértéket meghaladó arányban köteles üzemeltetni, azt jelentené, hogy a Deltára szigorúbb üzemeltetési feltételek vonatkoznának, mint amelyek az összeolvadásban részt vevő felekre ezen ügyletet megelőzően vonatkoztak, és amelyek ezen ügyletet követően az American Airlinesra vonatkoztak.

120 Másodszor, a belépő számára kiosztott résidők maximális felhasználásának követelménye sérti az alkalmazandó szabályozást és a végleges kötelezettségvállalások célját, nevezetesen az LHR–PHL útvonalon a hatékony verseny biztosítását. Amennyiben ugyanis a belépővel szemben magasabb üzemeltetési arányt írnak elő, mint az összeolvadásban részt vevő versenytársaival szemben, akikre a 80/20 szabály vonatkozik, a Delta nem működhetne a fő versenytársával, az American Airlinesszal egyenrangú módon.

121 Harmadszor, amennyiben a belépővel szemben ilyen résidő-hasznosítási követelményt írnának elő, az – amint az a jelen ítélet 92. pontjából kitűnik – ellentétes lenne a végleges kötelezettségvállalások arra irányuló sajátos céljával, hogy megkönnyítse a versenytársak LHR–PHL útvonalra való belépését azáltal, hogy azt a történeti jogok biztosítása révén vonzóbbá teszi. A 80/20 szabálynál magasabb hasznosítási szint előírása ugyanis visszatartó hatással járhat, csökkentve, sőt akár megszüntetve a végleges kötelezettségvállalások résidőkre vonatkozó részének hatékonyságát. Ilyen körülmények között az összeolvadásban részt vevő felek kötelezettségvállalásai nem tették lehetővé az engedélyező határozat
(179) preambulumbekezdése szerinti, az összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatos valamennyi komoly kétség eloszlatását.

122 Negyedszer, az American Airlines által javasolt értelmezés nemcsak a belépőt, hanem az összeolvadásban részt vevő felek tevékenységeit átvevő harmadik személyeket is hátrányosan érinti, mivel – amint arra a Törvényszék a megtámadott ítélet 125. és 275. pontjában helyesen rámutatott – e tevékenységeket a végleges kötelezettségvállalások nagymértékben meghatározzák. Amennyiben ugyanis az ilyen tevékenységek átvételének feltételeit a kötelezettségvállalások határozzák meg, azok hatással vannak üzleti döntéseikre, és jogos elvárásokat kelthetnek bennük.

123 Ötödször, az American Airlines nem hivatkozhat eredményesen arra, hogy minden olyan esetben, amikor a korrekciós résidőt nem használták fel, a versennyel kapcsolatos aggályok „teljes mértékű megszüntetése” nem valósult meg, és az a „hatékony verseny jelentős akadályozását” eredményezi. Amint ugyanis arra a Törvényszék a megtámadott ítélet 250. pontjában emlékeztetett, e célból fontos, hogy a történeti jogok biztosításának feltételei egyértelműek és ellenőrizhetőek legyenek, és hogy garantálják a jogosultak jogbiztonságát. E tekintetben kizárólag az az értelmezés, amely

szerint a „megfelelő használat” alatt a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat” hiánya értendő, biztosítja a szükséges jogbiztonságot, a résidők felhasználására vonatkozó pontos és egyértelmű szabály, nevezetesen a 80/20 szabály bevezetésével.

124 A fenti megfontolásokból kitűnik, hogy a résidőknek az összeolvadásban részt vevő felektől eltérő versenytárs által - a végleges kötelezettségvállalások „visszaélésszerű használatra” vonatkozó 1.13 pontjában előírt feltételek tiszteletben tartásával - történő használata e kötelezettségvállalások fényében hatékony versenyt biztosít az alkalmazandó szabályozás értelmében.

125 Ami az American Airlines azon érvét illeti, amely szerint a Törvényszék a megtámadott ítélet 291. pontjában hibát követett el, amikor úgy ítélte meg, hogy az a tény, hogy a résidők Delta általi hasznosításának szintje 76,4% és 81% között ingadozott, nem jelenti azt, hogy a végleges kötelezettségvállalások célját veszélyeztették volna, elegendő megállapítani, hogy ezen érvvel az American Airlines a megtámadott ítélet 285–291. pontjában szereplő, a Bizottság által a Delta hasznosítási szintjének kiszámításához alkalmazott és a Törvényszék által elfogadott módszertanra vonatkozó ténybeli értékelést vitatja, anélkül hogy a tények vagy a bizonyítékok elferdítésére hivatkozna. Mindenesetre, amint az a megtámadott ítélet 294. pontjából kitűnik, ez az érv hatástalan, mivel az American Airlines nem vitatja a vitatott határozatból levont azon következtetést, amely szerint a résidők Delta általi használata nem minősül a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használatnak”.

126 Másodsorban az American Airlines azzal érvel, hogy a Törvényszék további hibákat is elkövetett, amikor a megtámadott ítéletben úgy ítélte meg, hogy a „megfelelő használat” fogalma a „visszaélésszerű használat hiányát” jelenti.

127 E tekintetben először is el kell utasítani azokat az állításokat, amelyek szerint a Törvényszék tévesen támaszkodott a „visszaélésszerű használat” fogalmának szokásos jelentésére annak megállapításához, hogy az összeegyeztethető a „megfelelő használat” fogalmával. Egyrészt a Törvényszék a megtámadott ítélet 107. pontjában megállapította, hogy a szóban forgó rendelkezések szó szerinti értelmezése önmagában nem perdöntő a „megfelelő használat” fogalmának értelmezése szempontjából. Másrészt a Törvényszék a megtámadott ítélet 249. pontjában megállapította, hogy a szóban forgó rendelkezések rendszertani értelmezése szerint a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” kifejezést úgy lehet értelmezni, mint az említett kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat” hiányát.

128 Másodszor, el kell utasítani az American Airlines azon érvelését, amely szerint a Törvényszék a megtámadott ítélet 209. és 210. pontjában tévesen támaszkodott arra a tényre, hogy a „visszaélésszerű használatra” vonatkozó rendelkezések az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásoknak „A résidőkre vonatkozó történeti jogok biztosítása” című részében szerepelnek.

129 Egyrészt ugyanis, amint az a jelen ítélet 9. pontjából kitűnik, az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalások a végleges kötelezettségvállalások modelljeként szolgáltak. Ennélfogva nem releváns az, hogy ez utóbbiak nem tartalmazzák „A résidőkre vonatkozó történeti jogok biztosítása” címet, mivel ha az összeolvadásban részt vevő felek el kívántak volna térni e modelltől, ezt az eltérést a végleges kötelezettségvállalásokban meg kellett volna jelölniük az RM-formanyomtatványnak a jelen ítélet 13. pontjában ismertetett 3. szakaszának megfelelően.

Másrészt az a tény, hogy az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásoknak „A résidőkre vonatkozó történeti jogok biztosítása” részében néhány olyan rendelkezés is szerepel, amely nem e jogok biztosítására vonatkozik, szintén nem kérdőjelezi meg a megtámadott ítélet 209. pontjában szereplő azon megállapítást, amely szerint e kötelezettségvállalások érvényes alapot jelentenek a végleges kötelezettségvállalások értelmezéséhez.

130 Harmadszor, az American Airlines azon érvelésének sem lehet helyt adni, amely szerint az a tény, hogy a „megfelelő használat” fogalmának meghatározására szolgáló kritériumot a megtámadott ítélet különböző részei fejtik ki, ami az elemzés hibás jellegére utal. Ez a megfontolás ugyanis nem alkalmas annak bizonyítására, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot azon értékelés során, amely szerint a „visszaélésszerű használat” fogalma releváns a „megfelelő használat” fogalma terjedelmének meghatározása szempontjából.

131 Negyedszer, a jelen ítélet 103. és 104. pontjában kifejtett megfontolások miatt el kell utasítani azt az érvelést, amely szerint a Törvényszék a megtámadott ítélet 279. pontjában tévesen állapította meg, hogy a résidőkről szóló rendelet adja a „hátteret” a „megfelelő használat” fogalmának „visszaélésszerű használat hiányaként” történő értelmezéséhez.

132 Ugyanis, mivel a résidőkről szóló rendelet 10. cikke (2) és (3) bekezdésének rendelkezései képezik a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontjában egyébként megemlített uniós szintű referenciaszabályozási keretet, a Törvényszék a megtámadott ítélet 283. pontjában helyesen vette figyelembe az e rendeletben előírt felhasználási arányt, és helyesen ítélte úgy, hogy a Delta elvárhatta, hogy a tevékenységét az említett szabályozási keretnek megfelelően folytathassa.

133 Amint arra a főtanácsnok az indítványának 105. pontjában rámutatott, az a tény, hogy a résidőkről szóló rendelet az összefonódás-ellenőrzési rendelettől eltérő célokat követ, nem zárja ki, hogy azt az összefonódások ellenőrzése során figyelembe vegyék. A 80/20 szabály alkalmazását ugyanis nem csupán légi forgalmi megfontolások indokolják, hanem ahhoz is szükséges, amint az a jelen ítélet 120. pontjából kitűnik, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson a Delta és az LHR–PHL útvonalon működő fő versenytársa, az American Airlines számára.

134 Ebből következik, hogy az American Airlines nem bizonyította, hogy a Törvényszék tévedett, amikor úgy ítélte meg, hogy a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” kifejezés a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett, a résidők „visszaélésszerű használatának” hiányát jelenti.

135 A fenti megfontolásokra tekintettel az egyetlen jogalap második részét el kell utasítani.

Az egyetlen jogalap harmadik részéről

A felek érvei

136 Egyetlen jogalapjának harmadik részében az American Airlines lényegében azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen értelmezte a végleges kötelezettségvállalások 1.9 pontját, különösen az abban szereplő „ajánlatnak megfelelő” kifejezésből levonandó jogkövetkezményeket illetően. A fellebbező szerint a megtámadott ítélet tévesen tulajdonított döntő jelentőséget a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány tartalmának.

137 Az American Airlines elsősorban azzal érvel, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor nem ismerte el, hogy ez az RM-formanyomtatvány olyan előkészítő dokumentum, amely nem módosíthatja a végleges kötelezettségvállalások hatályát. A Törvényszék által a megtámadott ítéletben elvégzett elemzés összeegyeztethetetlen az uniós ítélkezési gyakorlattal, amely szerint az „előkészítő munkálatok” nem tekinthetők olyan értelmezési módszereknek, amelyek módosíthatnák valamely uniós jogi rendelkezés tartalmát vagy célját. Ez az előkészítő jelleg egyértelműen kitűnik a végrehajtási rendelet rendelkezéseiből, valamint a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közleményből.

138 Egyébiránt az American Airlines azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor a szóban forgó rendelkezés értelmezéséhez egy előkészítő dokumentumot vett alapul, és amikor megállapította, hogy az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés a „megfelelő használat” fogalmának elemzése keretében nem releváns, „kis jelentőségű nyelvi változtatás”.

139 Másodsorban az American Airlines arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen értelmezte a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványt, mivel a végleges kötelezettségvállalások 1.9 pontjában szereplő „ajánlatnak megfelelő” kifejezés a Bizottság repülőtéri résidőkre vonatkozó releváns kötelezettségvállalási modelljéből ered, és így joghatásokat fejt ki.

140 Harmadsorban az American Airlines azzal érvel, hogy a végleges kötelezettségvállalások 1.9 pontjának Törvényszék általi értelmezése téves. E tekintetben azt állítja, hogy az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés és a végleges kötelezettségvállalások 1.9 pontjának a 1.10 ponttal összefüggésben történő helyesen értelmezése alapján a belépő ajánlatát kiindulópontnak kell tekinteni a „megfelelő használat” elemzése és a történeti jogok biztosítására vonatkozó döntés szempontjából. Álláspontja szerint ez az értelmezés megfelel a *pacta sunt servanda* elvnek, és összeegyeztethető a végleges kötelezettségvállalások céljával és teljes körű korrekciós keretével.

141 A Bizottság, amelyet a Delta támogat, vitatja a fellebbező állításait. Egyébiránt a Bizottság arra hivatkozik, hogy a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány előkészítő jellegére vonatkozó érvelést mint elfogadhatatlant el kell utasítani, mivel ezt az érvet első fokon nem hozták fel.

A Bíróság álláspontja

142 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 256. cikk és az Európai Unió Bírósága alapokmányának 58. cikke értelmében a fellebbezés kizárólag jogkérdésre vonatkozhat, amennyiben a fellebbezési jogalapoknak a Törvényszék előtti eljárásra alapított érveken kell alapulniuk. A Bíróság hatásköre a fellebbezés keretében tehát az első fokon tárgyalt jogalapokkal és érvekkel kapcsolatos jogi megoldás értékelésére korlátozódik (2021. december 21-i Algebris [UK] és Anchorage Capital Group kontra ESZT ítélet, C-934/19 P, EU:C:2021:1042, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

143 A fellebbező azonban előterjeszthet olyan fellebbezést, amelyben a Bíróság előtt a megtámadott ítéletből következő olyan jogalapokra hivatkozik, amelyek ezen ítélet jogi megalapozottságának kifogásolására irányulnak (lásd ebben az értelemben: 2022. január 25-i Bizottság kontra European Food és társai ítélet, C-638/19 P, EU:C:2022:50, 77. pont).

144 A Bizottság az American Airlines által a jelen rész alátámasztására felhozott érvelés elfogadhatatlanságára hivatkozik azzal az indokkal, hogy azt nem terjesztették elő a Törvényszék előtt.

145 Márpedig elegendő megállapítani, hogy fellebbezése egyetlen jogalapjának jelen részében az American Airlines a megtámadott ítélet azon indokait vitatja, amelyek szerint az RM-formanyomtatványból kitűnő információk arra utalnak, hogy az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés nem releváns a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjában szereplő „megfelelő használat” fogalmának értelmezése szempontjából. Ebből következik, hogy az American Airlines érvelése elfogadható.

146 Ennek az érvelésnek azonban érdemben nem lehet helyt adni.

147 Ugyanis, ami elsősorban az American Airlines azon érvét illeti, amely szerint a Törvényszék értelmezése téves amiatt, hogy az elemzését egy előkészítő dokumentumra alapozta, holott a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az előkészítő munkálatok nem tekinthetők értelmezési módszereknek, először is meg kell jegyezni, hogy – amint azt a Törvényszék a megtámadott ítélet 122. és 123. pontjában helyesen megállapította – az RM-formanyomtatvány létezése az összefonódás-ellenőrzési rendeletből fakad, és mivel a végleges kötelezettségvállalások harmadik preambulumbekezdése úgy rendelkezik, hogy e kötelezettségvállalások feltételeit e rendelet fényében kell értelmezni, a Törvényszék a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványt figyelembe vehette elemzése során.

148 Továbbá a végrehajtási rendelet 20. cikkének (1a) bekezdése, amelyre az értelmezés céljából a végleges kötelezettségvállalások harmadik preambulumbekezdése is hivatkozik, úgy rendelkezik, hogy a vállalkozások az RM-formanyomtatványon kötelesek megjelölni azokat az információkat és dokumentumokat, amelyeket kötelezettségvállalás felajánlásakor be kell nyújtaniuk. Továbbá a rendelet IV. melléklete pontosítja, hogy az RM-formanyomtatványban szereplő információk szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság megvizsgálhassa, a kötelezettségvállalások alkalmasak-e az összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetővé tételére azáltal, hogy megelőzik a hatékony verseny jelentős korlátozását.

149 Ezenkívül a korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény 7. pontja szintén hivatkozik az RM-formanyomtatványra, és kifejti, hogy az összefonódásban részt vevő felek – akik rendelkeznek az ilyen értékeléshez szükséges valamennyi releváns információval, különösen a javasolt kötelezettségvállalások megvalósíthatóságát, valamint a leválasztásra javasolt eszközök életképességét és versenyképességét illetően – kötelesek minden szükséges információt megadni annak érdekében, hogy a Bizottság értékelhesse a javasolt korrekciós intézkedéseket.

150 Mindemellett a fenti rendelkezésekből kitűnik, hogy az RM-formanyomtatvány az American Airlines állításával ellentétben nem tisztán előkészítő dokumentum, hanem a kötelezettségvállalásokat kiegészítő dokumentum, amely összegyűjti az annak bizonyítására irányuló releváns információkat, hogy az e kötelezettségvállalásokban rögzített korrekciós intézkedések alkalmasak arra, hogy a szóban forgó összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetővé tegyék. E dokumentum célja tehát az, hogy megkönnyítse a Bizottság számára az említett kötelezettségvállalások annak érdekében történő vizsgálatát, hogy adott esetben engedélyezze a szóban forgó összefonódást. Így, amint azt a Törvényszék a megtámadott ítélet 133. pontjában helyesen megjegyezte, e dokumentum alapvető fontosságú ahhoz, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára a javasolt kötelezettségvállalások tartalmának, céljának, életképességének és hatékonyságának értékelését.

151 Végül meg kell állapítani, hogy – amint az a megtámadott ítélet 250–292. pontjából kitűnik – a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány elemzése csupán egyike azoknak a tényezőknek, amelyeket a Törvényszék a szóban forgó rendelkezések értelmezése során figyelembe vett. A Törvényszék ugyanis a megtámadott ítélet 292. pontjában úgy ítélte meg, hogy a „megfelelő használat” fogalmát úgy kell érteni, mint a végleges kötelezettségvállalások 1.13 pontja értelmében vett „visszaélésszerű használat” hiányát a szóban forgó rendelkezések céljának és szövegösszefüggésének megfelelően, nem pedig csak az RM-formanyomtatvány fényében, amint azt az American Airlines állítja. Következésképpen nem róható fel a Törvényszéknek, hogy ily módon eljárva az American Airlines által hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében módosította az uniós jog valamely rendelkezésének tartalmát vagy célját.

152 A fenti megfontolásokra tekintettel tehát a Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor a megtámadott ítélet 123. pontjában úgy ítélte meg, hogy a végleges kötelezettségvállalások feltételeit az e kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványra tekintettel kell értelmezni.

153 Másodsorban, nem lehet helyt adni az American Airlines azon érvelésének sem, amely szerint a Törvényszék hibát követett el, amikor a szóban forgó rendelkezés értelmezéséhez nem vette figyelembe a végleges kötelezettségvállalások 1.9 pontjában szereplő „ajánlatnak megfelelő” kifejezést.

154 A Bizottság ugyanis – amint az a jelen ítélet 9. pontjából kitűnik – kifejezetten megkövetelte, hogy az összeolvadásban részt vevő felek által felajánlott kötelezettségvállalások az IAG/bmi ügyben javasoltakhoz „hasonló típusú” történeti jogokat tartalmazzanak annak érdekében, hogy az összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani. Ebben az összefüggésben az összeolvadásban részt vevő felek által a Bizottságnak benyújtott RM-formanyomtatvány 3. szakasza kifejezetten utalt arra, hogy a végleges kötelezettségvállalások az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásokon alapulnak, és hogy azokat a pontokat, amelyek tekintetében a felek eltérnek e kötelezettségvállalásoktól, a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány megjelöli. Egyébiránt az összeolvadásban részt vevő felek pontosították, hogy az említett pontok nem foglalják magukban a „kis jelentőségű nyelvi változtatásokat” vagy a sajátos körülmények által megkövetelt egyértelműsítéseket. A történeti jogokra vonatkozó rendelkezéseket illetően az IAG/bmi ügyben elfogadott kötelezettségvállalásokhoz képest semmilyen eltérést nem jelöltek meg a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványban, amint az a jelen ítélet 14. pontjából kitűnik.

155 Következésképpen, mivel az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés nem szerepelt az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásokban, és mivel ezt az eltérést nem jelölték meg a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatványban, a Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor a megtámadott ítélet 139. pontjában megállapította, hogy e kifejezés a végleges kötelezettségvállalásokban tett „kis jelentőségű nyelvi változtatásnak” minősül. Egyébiránt, amint az a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány 3. szakaszából kitűnik, a Törvényszék a megtámadott ítélet 143. és 144. pontjában helyesen állapította meg, hogy az American Airlines feladata volt, hogy e formanyomtatványban az IAG/bmi ügyben szóban forgó, a jelen ügyben mintaként szolgáló kötelezettségvállalások szövegétől eltérő minden lényeges módosítást megjelöljön.

156 Ezenkívül, ami az American Airlines azon állításait illeti, amelyek szerint a végleges kötelezettségvállalások megszövegezése céljából az IAG/bmi ügyben szóban forgó kötelezettségvállalásoktól eltérő modellek is alkalmazhatók, meg kell jegyezni, hogy a történeti jogok biztosítása szempontjából az e kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány kizárólag az IAG/bmi ügyben szereplő kötelezettségvállalásoknak megfelelő modellre utal. A fellebbező által hivatkozott kötelezettségvállalásokra vonatkozó példák, különösen a COMP/AT.39595 – A++ ügyben szóban forgó kötelezettségvállalások, nem a történeti jogokra vonatkoznak, amint azt a Törvényszék a megtámadott ítélet 165. pontjában helyesen megjegyezte. Következésképpen el kell utasítani az American Airlines azon érvelését, amely szerint az „ajánlatnak megfelelő” kifejezést figyelembe kellett volna venni a „megfelelő használat” fogalmának értelmezéséhez, tekintettel arra, hogy e kifejezést más kötelezettségvállalási modellekben is használták.

157 Harmadsorban, az American Airlines azt állítja, hogy a „megfelelő használat” fogalmát csak úgy lehet helyesen értelmezni, hogy az megfelel a végleges kötelezettségvállalások 1.10 pontjával összefüggésben értelmezett 1.9 pontjában szereplő „ajánlatnak megfelelő” kifejezésnek, mivel a belépő ajánlatát a „megfelelő használat” elemzése és a történeti jogok biztosítására vonatkozó döntés szempontjából kiindulópontnak kell tekinteni. Ez az értelmezés megfelel a *pacta sunt servanda* elvnek, és összeegyeztethető a végleges kötelezettségvállalások céljával és teljes körű korrekciós keretével.

158 Ezt az érvelést a jelen ítélet 101. és 102. pontjában kifejtett megfontolások alapján el kell utasítani.

159 Ezenfelül emlékeztetni kell arra, ahogyan azt a Delta is tette, hogy az, hogy az „ajánlatnak megfelelő” kifejezés már az összeolvadásban részt vevő felek által előterjesztett kötelezettségvállalásokra vonatkozó eredeti javaslatban is szerepelt, amely nem írt elő történeti jogokat, azt bizonyítja, hogy e pont célja eltért a történeti jogok biztosítására vonatkozó feltételek meghatározásáról szóló pont céljától.

160 Ebből következik, hogy a Törvényszék helyesen állapította meg, hogy a végleges kötelezettségvállalásokra vonatkozó RM-formanyomtatvány fényében a végleges kötelezettségvállalások 1.9 pontjában szereplő „ajánlatnak megfelelő” kifejezés egy „kis jelenőségű nyelvi változtatást” jelent.

161 A fenti megfontolásokra tekintettel az egyetlen fellebbezési jogalap harmadik részét, így a fellebbezést teljes egészében el kell utasítani.

A költségekről

162 A Bíróság eljárási szabályzata 184. cikkének (2) bekezdése értelmében, ha a fellebbezés megalapozatlan, a Bíróság határoz a költségekről.

163 E szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján, amelyet ugyanezen szabályzat 184. cikkének (1) bekezdése értelmében a fellebbezési eljárásban is alkalmazni kell, a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

164 Az American Airlinest, mivel az egyetlen jogalapját illetően pervesztes lett, a Bizottság és a Delta kérelmének megfelelően kötelezni kell a saját költségein felül a Bizottság és a Delta részéről felmerült költségek viselésére.

165 Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a Delta azt kérte, hogy a Bíróság az American Airlinest kötelezze a Delta részéről mind a jelen eljárásban, mind pedig a Törvényszék előtti eljárásban felmerült költségek viselésére.

166 E tekintetben pontosítani kell, hogy mivel a Delta nem terjesztett elő az elsőfokú eljárásban a felmerült költségekre vonatkozó kérelmet, a Törvényszék a Törvényszék eljárási szabályzata 134. cikkének (1) bekezdése és 138. cikkének (3) bekezdése alapján kötelezte őt saját költségeinek viselésére.

167 E körülmények között el kell utasítani a Delta arra irányuló kérelmét, hogy a Bíróság az American Airlinest kötelezze a Delta részéről az Törvényszék előtti eljárásban felmerült költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

1) A Bíróság a fellebbezést elutasítja.

2) A Bíróság az American Airlines Inc.-et kötelezi a saját költségein felül az Európai Bizottság és a Delta Air Lines Inc. részéről a jelen eljárásban felmerült költségek viselésére.

Aláírások