Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (prvá rozšírená komora)

zo 16. decembra 2020*

„Hospodárska súťaž – Koncentrácie – Trh leteckej dopravy – Rozhodnutie, ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom a Dohodou o EHP – Záväzky – Rozhodnutie priznávajúce prednostné práva – Nesprávne právne posúdenie – Pojem riadne využitie“

Vo veci T-430/18,

American Airlines, Inc., so sídlom vo Fort Worthe, Texas (Spojené štáty), v zastúpení: J.-P. Poitras, solicitor, J. Ruiz Calzado a J. Wileur, advokáti,

žalobkyňa,

proti

Európskej komisii, v zastúpení: T. Franchoo, H. Leupold a L. Wildpanner, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorú v konaní podporuje:

Delta Air Lines, Inc., so sídlom vo Wilmingtone, Delaware (Spojené štáty), v zastúpení: M. Demetriou, QC, C. Angeli a I. Giles, advokáti,

vedľajší účastník konania,

ktorej predmetom je návrh založený na článku 263 ZFEÚ na zrušenie rozhodnutia Komisie C(2018) 2788 final z 30. apríla 2018 týkajúceho sa priznania prednostných práv spoločnosti Delta Air Lines (vec M.6607 – US Airways/American Airlines),

VŠEOBECNÝ SÚD (prvá rozšírená komora),

v zložení: predseda komory H. Kanninen, sudcovia M. Jaeger (spravodajca), N. Półtorak, O. Porchia a M. Stancu,

tajomník: E. Coulon,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: angličtina.

Rozsudok

Okolnosti predchádzajúce sporu

Rozhodnutie o povolení fúzie a záväzky

1 Dňa 18. júna 2013 US Airways Group, Inc. (ďalej len „US Airways“) a AMR Corporation (ďalej spoločne len „zmluvné strany fúzie“), pričom druhá je materská spoločnosť žalobkyne, American Airlines, Inc., oznámili Európskej komisii svoj zámer uskutočniť fúziu.

2 Komisia sa domnievala, že operácia vyvoláva závažné pochybnosti o jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom, pokiaľ ide o diaľkové spojenie, a to spojenie Londýn – Philadelphia, pričom dotknutými letiskami sú London Heathrow (Spojené kráľovstvo) a Philadelphia International Airport (Spojené štáty).

3 Zmluvné strany fúzie navrhli záväzky s cieľom rozptýliť závažné pochybnosti, ktoré vyjadrila Komisia v súvislosti s koncentráciou.

4 V tejto súvislosti zmluvné strany fúzie 10. júla 2013 predložili prvý návrh záväzkov (ďalej len „návrh záväzkov z 10. júla 2013“).

5 Zástupca zmluvných strán fúzie v e-maile priloženom k návrhu záväzkov uviedol, že tento návrh bol založený na nedávnych záväzkoch vrátane záväzkov vo veci COMP/M.6447 – IAG/bmi (ďalej len „vec IAG/bmi“), v ktorej bolo vydané rozhodnutie Komisie C(2012) 2320 z 30. marca 2012 (Ú. v. EÚ C 161, 2012, s. 2), a vo veci COMP/AT.39595 – A + + (ďalej len „vec A + +“), ktorá viedla k rozhodnutiu Komisie C(2013) 2836 z 23. mája 2013 (Ú. v. EÚ C 201, 2013, s. 8).

6 Bod 1.2.6 záväzkov vo veci A + + stanovoval:

„Prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu v dôsledku konania o uvoľnení prevádzkových intervalov sa využijú len na poskytovanie služby navrhnutej v ponuke v súlade s bodom 1.3.9, pre ktorú si potenciálne nový účastník trhu vyžiadal prevádzkové intervaly, a nemožno ich využiť na iné spojenie.“

7 V bode 1.11 návrhu záväzkov z 10. júla 2013 bolo uvedené:

„Prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu v rámci konania o uvoľnení prevádzkových intervalov sa využijú len na účely poskytnutia konkurenčnej leteckej služby navrhnutej v ponuke v súlade s bodom 1.24, pre ktorú si potenciálne nový účastník trhu vyžiadal prevádzkové intervaly, a nemožno ich využiť na iné spojenie.“

8 Dňa 12. júla 2013 Komisia zamietla návrh záväzkov z 10. júla 2013, pričom trvala najmä na skutočnosti, že v uvedených záväzkoch majú byť zapísané prednostné práva.

9 Dňa 14. júla 2013 zmluvné strany fúzie predložili zmenené záväzky, avšak bez toho, aby do nich zahrnuli prednostné práva, keďže sa domnievali, že to nie je v prejednávanej veci vhodné (ďalej len „návrh záväzkov zo 14. júla 2013“).

10 V bode 1.11 návrhu záväzkov zo 14. júla 2013 bolo uvedené:

„Prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu v rámci konania o uvoľnení prevádzkových intervalov sa využijú len na účely poskytnutia konkurenčnej leteckej služby v súlade s bodom 1.23, a nemožno ich využiť na inom spojení než LHR-PHL.“

11 K návrhu záväzkov zo 14. júla 2013 bola pripojená verzia obsahujúca sledovanie zmien (track changes) odrážajúca zmeny návrhu záväzkov z 10. júla 2013.

12 Dňa 15. júla 2013 Komisia opätovne zamietla záväzky navrhnuté zmluvnými stranami fúzie a požadovala, aby do nich boli zahrnuté prednostné práva „takého druhu, ako sú práva“ navrhnuté vo veci IAG/bmi. Komisia sa domnievala, že zápis prednostných práv je nevyhnutný na odstránenie akýchkoľvek závažných pochybností vyvolaných koncentráciou.

13 Relevantná časť záväzkov vo veci IAG/bmi znela:

„1.3 Prednostné práva k prevádzkovým intervalom

1.3.1 Vo všeobecnosti sa prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu od IAG v dôsledku konania o uvoľnení prevádzkových intervalov využijú len na poskytovanie konkurenčnej leteckej dopravnej služby na trase medzi dotknutou dvojicou miest, o ktoré potenciálne nový účastník trhu požiadal IAG v rámci konania o uvoľnení prevádzkových intervalov. Prevádzkové intervaly sa môžu využívať na trase medzi inou dvojicou miest len vtedy, ak potenciálne nový účastník trhu prevádzkoval trasu medzi dotknutou dvojicou miest, na ktorú boli tieto prevádzkové intervaly presunuté počas niekoľkých po sebe nasledujúcich sezón podľa združenia IATA („**Doba využívania**“).

1.3.2 Potenciálne nový účastník trhu sa považuje za subjekt, ktorý má prednostné práva k získaným prevádzkovým intervalom, ak došlo k riadnemu využitiu prevádzkových intervalov na trase medzi dotknutou dvojicou miest počas doby využívania. V tejto súvislosti má potenciálne nový účastník trhu po uplynutí doby využívania právo využívať prevádzkové intervaly získané na základe týchto záväzkov výlučne na prevádzkovanie služieb na všetkých trasách medzi dvojicou európskych miest na krátke vzdialenosti alebo na trasách medzi dvojicami označených miest na dlhé vzdialenosti („**Prednostné práva**“).

1.3.3 Prednosť podlieha schváleniu Komisie na základe odporúčania nezávislého monitorovacieho správcu …“

14 Bod 1.3.5 záväzkov vo veci IAG/bmi týkajúci sa zneužitia sa nachádzal v tom istom bode s názvom „Prednostné práva k prevádzkovým intervalom“.

15 Keďže lehota stanovená na formálne predloženie záväzkov uplynula 17. júla 2013, zmluvné strany fúzie predložili 16. júla 2013 zmenené záväzky obsahujúce najmä prednostné práva (ďalej len „návrh záväzkov zo 16. júla 2013“). Dokument zaslaný Komisii obsahoval aj porovnávaciu verziu odrážajúcu zmeny návrhu záväzkov zo 14. júla 2013.

16 Pokiaľ ide o vloženie prednostných práv do navrhovaných záväzkov, e-mail pripojený k návrhu záväzkov zo 16. júla 2013 sa obmedzil na uvedenie toho, že prednostné práva boli zahrnuté „v súlade so žiadosťou“ Komisie.

17 Body 1.9 až 1.11 návrhu záväzkov zo 16. júla 2013 boli po prvýkrát vložené do uvedeného návrhu. Znejú takto:

„1.9 Vo všeobecnosti sa prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu v dôsledku konania o uvoľnení prevádzkových intervalov využijú len na poskytovanie konkurenčnej leteckej dopravnej služby na trase medzi dvojicou letísk. Prevádzkové intervaly možno využívať na inej dvojici miest až v prípade, že potenciálne nový účastník trhu prevádzkoval službu bez medzipristátia na trase medzi dvojicou letísk spôsobom, ktorý je v súlade s ponukou predloženou na základe bodu 1.24 počas niekoľkých po sebe nasledujúcich sezón podľa združenia IATA („**Doba využívania**“).

1.10 Potenciálne nový účastník trhu sa považuje za subjekt, ktorý má prednostné práva k získaným prevádzkovým intervalom, ak došlo k riadnemu využitiu prevádzkových intervalov na trase medzi dvojicou letísk počas doby využívania. V tejto súvislosti má potenciálne nový účastník trhu po uplynutí doby využívania právo využívať prevádzkové intervaly získané na základe týchto záväzkov na akejkoľvek trase medzi dvojicou miest („**Prednostné práva**“).

1.11 Prednosť podlieha schváleniu Komisie na základe odporúčania nezávislého monitorovacieho správcu na konci doby využívania …“

18 Dňa 18. júla 2013 zmluvné strany fúzie predložili Komisii tlačivo RM týkajúce sa návrhu záväzkov zo 16. júla 2013 (ďalej len „tlačivo RM z 18. júla 2013“).

19 V tlačive RM, ktorého obsah je spresnený v prílohe IV nariadenia Komisie (ES) č. 802/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. EÚ L 133, 2004, s. 1; Mim. vyd. 08/003, s. 88, ďalej len „vykonávacie nariadenie“), majú podniky uviesť informácie a dokumenty, ktoré poskytnú zároveň s predkladaním záväzkov podľa článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. EÚ L 24, 2004, s. 1, Mim. vyd. 08/003, s. 40, ďalej len „nariadenie o koncentráciách“).

20 Po konzultácii s účastníkmi trhu zmluvné strany fúzie ešte komunikovali s Komisiou v súvislosti s návrhom záväzkov zo 16. júla 2013 a predložili k nemu niekoľko zmien.

21 Dňa 25. júla 2013 tak zmluvné strany fúzie predložili Komisii svoje konečné záväzky (ďalej len „konečné záväzky“) a 30. júla 2013 jej predložili tlačivo RM týkajúce sa týchto záväzkov (ďalej len „tlačivo RM z 30. júla 2013“).

22 Pokiaľ ide o znenie bodov 1.9 až 1.11 konečných záväzkov, toto sa v porovnaní so znením uvedeným v návrhu záväzkov zo 16. júla 2013, ako je uvedené v bode 17 vyššie, nezmenilo.

23 Pokiaľ ide o tlačivo RM z 30. júla 2013, v časti 1 bode 1.1 písm. i) sa v ňom okrem iného uvádza:

„Záväzok týkajúci sa prevádzkových intervalov je v podstate založený na praxi Komisie v najnovších veciach týkajúcich sa fúzií leteckých spoločností, ako je [vec] IAG/bmi. Najmä na to, aby bolo opravné opatrenie atraktívnejšie, navrhované záväzky obsahujú ustanovenia týkajúce sa prednostných práv k prevádzkovým intervalom, ktoré uvoľnili [zmluvné strany fúzie], keď nový účastník trhu prevádzkoval službu bez medzipristátia na trase medzi dvojicou letísk počas šiestich po sebe nasledujúcich sezón.“

24 V oddiele 3 s názvom „Odchýlky od vzorových textov“ tlačiva RM z 30. júla 2013 mali zmluvné strany fúzie uviesť prípadné odchýlky predložených záväzkov od príslušných znení vzorových záväzkov uverejnených útvarmi Komisie, ktoré môžu byť z času na čas revidované, a vysvetlenie dôvodov týchto odchýlok.

25 V prejednávanej veci v oddiele 3 tlačiva RM z 30. júla 2013 zmluvné strany fúzie uviedli:

„Záväzky navrhnuté [zmluvnými stranami fúzie] sa odchyľujú od znení vzorových záväzkov uverejnených útvarmi Komisie v rozsahu potrebnom na splnenie špecifických požiadaviek štrukturálneho opravného opatrenia v osobitnom kontexte leteckej dopravy.

Ako bolo uvedené na predchádzajúcich rokovaniach, navrhnuté záväzky sú založené na záväzkoch prijatých Komisiou v iných veciach koncentrácie medzi leteckými spoločnosťami. Predovšetkým sú väčšinou založené na záväzkoch navrhnutých vo [veci] IAG/bmi.

Aby sa uľahčilo posudzovanie navrhnutých záväzkov, [zmluvné strany fúzie] ďalej označia body, v ktorých sa navrhnuté záväzky odchyľujú od záväzkov prijatých vo [veci] IAG/bmi. Tieto body nezahŕňajú drobné jazykové odchýlky alebo objasnenia vyžadované osobitnými okolnosťami tohto prípadu, najmä v oddiele týkajúcom sa definícií.“

26 Pokiaľ ide o ustanovenia týkajúce sa prednostných práv, v tlačive RM z 30. júla 2013 nebola označená žiadna odchýlka od záväzkov prijatých vo veci IAG/bmi.

27 Časti tlačiva RM z 30. júla 2013 uvedené v bode 25 vyššie okrem toho zodpovedajú tlačivu RM z 18. júla 2013 s tým jedným rozdielom, že v oddiele 1 bode 1.1 písm. i) tlačiva RM z 18. júla 2013 je odkaz na „šesť“ namiesto „osem“ po sebe nasledujúcich sezón.

28 Rozhodnutím C(2013) 5232 final z 5. augusta 2013 (vec COMP/M.6607) – US Airways/American Airlines (Ú. v. EÚ C 279, 2013, s. 6), ktoré bolo prijaté na základe článku 6 ods. 1 písm. b) nariadenia o koncentráciách v spojení s článkom 6 ods. 2 toho istého nariadenia, Komisia vyhlásila koncentráciu za zlučiteľnú s vnútorným trhom za určitých podmienok a povinností, ktoré treba splniť (ďalej len „rozhodnutie o povolení“).

29 V bode 160 rozhodnutia o povolení bol obsah konečných záväzkov týkajúcich sa prednostných práv zhrnutý takto:

„Vo všeobecnosti sa prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu podľa konečných záväzkov musia využiť na poskytnutie pravidelnej služby leteckej dopravy cestujúcich bez medzipristátia na trase medzi dvojicou letísk London Heathrow – Philadelphia International Airport a na inú trasu medzi dvojicou miest ich možno využiť len vtedy, ak potenciálny nový účastník trhu túto službu prevádzkoval počas doby využívania (šesť po sebe nasledujúcich sezón podľa združenia IATA). Po uplynutí doby využívania bude mať potenciálny nový účastník trhu právo využívať prevádzkové intervaly na akejkoľvek trase medzi dvojicou miest (‚prednostné práva‘). Priznanie prednostných práv však podlieha schváleniu zo strany Komisie na základe odporúčania nezávislého monitorovacieho správcu.“

30 V bodoch 176, 178 až 181, 186 a 197 až 199 rozhodnutia o povolení Komisia v rámci svojej analýzy záväzkov uviedla tieto zistenia:

„(176) Podľa judikatúry súdov Európskej únie musia byť záväzky schopné odstrániť zistené problémy hospodárskej súťaže a zabezpečiť konkurencieschopné trhové štruktúry. Konkrétne, na rozdiel od záväzkov prijatých počas fázy II, cieľom záväzkov navrhnutých v priebehu fázy I nie je zabrániť významnému narušeniu efektívnej hospodárskej súťaže, ale skôr jasne rozptýliť všetky závažné pochybnosti v tejto súvislosti. Komisia disponuje širokou mierou voľnej úvahy pri posúdení, či tieto opravné opatrenia predstavujú priamu a dostatočnú odpoveď, ktorá je spôsobilá rozptýliť tieto pochybnosti.

(178) Podľa posúdenia Komisie konečné záväzky odstraňujú všetky závažné pochybnosti identifikované v priebehu konania. Komisia preto dospela k záveru, že konečné záväzky prijaté zmluvnými stranami sú dostatočné na odstránenie závažných pochybností, pokiaľ ide o zlučiteľnosť koncentrácie s vnútorným trhom.

(179) Vo veciach týkajúcich sa leteckých spoločností sú záväzky uvoľnenia prevádzkových intervalov pre Komisiu prijateľné, ak je dostatočne jasné, že dôjde k skutočnému vstupu nových konkurentov, čo vylúči akékoľvek významné prekážky efektívnej hospodárskej súťaže…

(180) Záväzok týkajúci sa prevádzkových intervalov je založený na skutočnosti, že disponibilita prevádzkových intervalov na letisku London Heathrow je hlavnou prekážkou vstupu na letecké spojenie, v prípade ktorého boli zistené závažné pochybnosti. Je teda koncipovaný tak, aby túto prekážku odstránil (alebo aspoň citeľne znížil) a aby umožnil dostatočný, včasný a pravdepodobný vstup na letecké spojenie London Heathrow-Philadelphia.

(181) Je tiež dôležité poznamenať, že samotné prevádzkové intervaly na letisku London Heathrow majú veľmi vysokú hodnotu, čo robí záväzok týkajúci sa prevádzkových intervalov pre uchádzačov o vstup na trh veľmi príťažlivým. V balíku záväzkov je vnútorná atraktívnosť prevádzkových intervalov posilnená perspektívou nadobudnúť prednostné práva po šiestich sezónach podľa združenia IATA.

(186) Vzhľadom na vyššie uvedené a ostatné dostupné dôkazy, najmä záujem a údaje o pravdepodobnom a včasnom vstupe doručené počas konzultácie s aktérmi na trhu, Komisia dospela k záveru, že záväzok týkajúci sa prevádzkových intervalov je kľúčovým prvkom pravdepodobného a včasného vstupu na spojenie Londýn-Philadelphia. Rozsah vstupu na toto spojenie postačuje na odstránenie závažných pochybností, ktoré boli zistené na tomto trhu (vo všetkých možných segmentoch cestujúcich).

(197) Podľa článku 6 ods. 2 druhého pododseku prvej vety nariadenia o koncentráciách môže Komisia pripojiť k svojmu rozhodnutiu podmienky a povinnosti, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby dotknuté podniky plnili záväzky, ktoré prijali voči Komisii s cieľom zabezpečiť zlučiteľnosť koncentrácie s vnútorným trhom.

(198) … Ak podmienka nie je splnená, rozhodnutie [o povolení] už neplatí. Ak si dotknuté podniky nesplnia povinnosť, Komisia môže rozhodnutie o povolení zrušiť v súlade s článkom 8 ods. 6 nariadenia o koncentráciách…

(199) … rozhodnutie v tejto veci podlieha úplnému splneniu požiadaviek stanovených v oddieloch 1, 2, 3 a 4 konečných záväzkov (podmienky), zatiaľ čo ostatné oddiely konečných záväzkov predstavujú pre zmluvné strany povinnosti.“

31 V bode 200 rozhodnutia o povolení bolo spresnené, že konečné záväzky sú pripojené k tomuto rozhodnutiu a sú jeho neoddeliteľnou súčasťou.

32 Napokon v bode 201 rozhodnutia o povolení Komisia dospela k záveru, že sa rozhodla vyhlásiť oznámenú transakciu, zmenenú konečnými záväzkami, za zlučiteľnú s vnútorným trhom „s výhradou úplného splnenia podmienok a povinností stanovených v konečných záväzkoch pripojených k tomuto rozhodnutiu“.

Konečné záväzky

33 V prvom odseku konečných záväzkov pripojených k rozhodnutiu o povolení, zmluvné strany fúzie pripomínajú, že prijali konečné záväzky, aby umožnili Komisii vyhlásiť fúziu za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

34 V treťom odseku konečných záväzkov sa uvádza:

„Tento text sa má vykladať vo svetle rozhodnutia [o povolení], pokiaľ záväzky predstavujú podmienky a povinnosti, ktoré sú s ním spojené, vo všeobecnom rámci práva Európskej únie, najmä so zreteľom na nariadenie o koncentráciách, a s odkazom na oznámenie Komisie o opravných opatreniach prípustných v súlade s nariadením [o koncentráciách] a [vykonávacím] nariadením.“

35 V konečných záväzkoch sú najprv definované niektoré pojmy:

– pojem „prednostné práva“ je vymedzený odkazom na bod 1.10,

– pojem „zneužitie“ je vymedzený odkazom na bod 1.13,

– pojem „doba využívania“ je vymedzený odkazom na bod 1.9 so spresnením, podľa ktorého by táto doba mala byť šesť po sebe nasledujúcich sezón v zmysle Medzinárodného združenia leteckej dopravy (IATA) (ďalej len „sezóny podľa združenia IATA“).

36 Naopak pojem „riadne využitie“ nie je definovaný v konečných záväzkoch.

37 Ďalej bod 1.6 konečných záväzkov znie:

„Bez toho, aby boli dotknuté existujúce záväzky, zmluvné strany nie sú povinné dodržiavať akúkoľvek dohodu o sprístupnení prevádzkových intervalov potenciálne novému účastníkovi trhu, ak:

…

b) sa zistí, že potenciálne nový účastník trhu sa nachádza v situácii zneužitia (v súlade s bodom 1.13 infra).“

38 V bodoch 1.9 až 1.11 konečných záväzkov sa uvádza:

„1.9 Vo všeobecnosti sa prevádzkové intervaly získané potenciálne novým účastníkom trhu v dôsledku konania o uvoľnení prevádzkových intervalov využijú len na poskytovanie konkurenčnej leteckej dopravnej služby na trase medzi dvojicou letísk. Prevádzkové intervaly možno využívať na inej dvojici miest až v prípade, že potenciálne nový účastník trhu prevádzkoval službu bez medzipristátia na trase medzi dvojicou letísk spôsobom, ktorý je v súlade s ponukou predloženou na základe bodu 1.24 počas niekoľkých po sebe nasledujúcich sezón podľa združenia IATA (‚**Doba využívania**‘).

1.10 Potenciálne nový účastník trhu sa považuje za subjekt, ktorý má prednostné práva k získaným prevádzkovým intervalom, ak došlo k riadnemu využitiu prevádzkových intervalov na trase medzi dvojicou letísk počas doby využívania. V tejto súvislosti má potenciálne nový účastník trhu po uplynutí doby využívania právo využívať prevádzkové intervaly získané na základe týchto záväzkov na akejkoľvek trase medzi dvojicou miest (‚**Prednostné práva**‘).

1.11 Prednosť podlieha schváleniu Komisie na základe odporúčania nezávislého monitorovacieho správcu na konci doby využívania…“

39 Bod 1.13 konečných záväzkov stanovuje:

„Počas doby využívania sa za zneužitie považuje, ak sa potenciálne nový účastník trhu, ktorý získal prevádzkové intervaly uvoľnené zmluvnými stranami, rozhodne:

…

b) prevádzkovať menší počet frekvencií, ako bol ten, ku ktorému sa zaviazal v ponuke v súlade s bodom 1.24, alebo ukončiť prevádzku trasy medzi dvojicou letísk, pokiaľ toto rozhodnutie nie je zlučiteľné so zásadou ‚využitých alebo stratených prevádzkových intervalov' v zmysle článku 10 ods. 2 nariadenia [(EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva, (Ú. v. ES L 14, 1993, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 3)] (alebo každé prerušenie);

…"

40 Bod 1.14 konečných záväzkov stanovuje:

„Ak sa zmluvné strany alebo potenciálne nový účastník trhu, ktorý získal prevádzkové intervaly na základe konania o uvoľnení prevádzkových intervalov, dozvedia alebo sa dôvodne domnievajú, že zo strany potenciálne nového účastníka trhu došlo k zneužitiu, musia sa o tom bezodkladne vzájomne informovať a rovnako musia informovať aj nezávislého monitorovacieho správcu. Potenciálne nový účastník trhu má po tomto oznámení 30 dní na ukončenie skutočného alebo prípadného zneužitia. Ak nedôjde k ukončeniu zneužitia, zmluvné strany môžu vypovedať dohodu o uvoľnení prevádzkových intervalov a prevádzkové intervaly sú spätne pridelené zmluvným stranám za predpokladu, že s výhradou uplatnenia tohto bodu sú zmluvné strany naďalej viazané záväzkom sprístupniť prevádzkové intervaly inému potenciálne novému účastníkovi trhu podľa bodu 1.1. V prípadoch uvedených v bode 1.13 písm. a) a b) zmluvné strany vynaložia úsilie o obnovenie prevádzkových intervalov s cieľom zachovať historickú prioritu. Ak zmluvné strany napriek svojmu úsiliu nie sú schopné zachovať historickú prioritu pre tieto prevádzkové intervaly, alebo v prípade zneužitia definovaného v bode 1.13 písm. c), d) alebo e), potenciálne nový účastník trhu primerane odškodní zmluvné strany, ako to stanovuje Dohoda o uvoľnení prevádzkových intervalov podľa bodu 1.15…"

41 V bode 1.24 konečných záväzkov sa uvádza:

„1.24 Pred uplynutím lehoty na predloženie žiadostí o pridelenie prevádzkových intervalov musí každý uchádzač predložiť svoju formálnu ponuku na pridelenie prevádzkových intervalov aj nezávislému monitorovaciemu správcovi. Formálna ponuka musí prinajmenšom uvádzať:

a) hlavné podmienky [t. j. rozvrh prevádzkových intervalov, počet frekvencií a počet prevádzkových sezón podľa združenia IATA (celoročná alebo sezónna prevádzka)];

b) podrobný podnikateľský plán. Tento plán obsahuje všeobecnú prezentáciu spoločnosti, vrátane jej histórie, právneho postavenia, zoznamu a opisu jej akcionárov a dvoch posledných overených výročných finančných správ. Podrobný podnikateľský plán poskytuje informácie o projektoch podniku, pokiaľ ide o prístup k základnému imaniu, rozvoj jeho siete, flotilu atď. a úplné informácie o plánoch podniku týkajúcich sa trasy medzi dvojicou letísk. Plán musí podrobne uvádzať plánované operácie v rámci trasy medzi dvojicou letísk v období zahŕňajúcom najmenej dve (2) po sebe nasledujúce sezóny podľa združenia IATA (veľkosť lietadiel, usporiadanie kabíny, celková kapacita a kapacita každej triedy, počet zabezpečených frekvencií, tarifná štruktúra, ponuka služieb, plánovaný čas letov) a predpokladané finančné výsledky (plánovaná doprava, príjmy, zisky, priemerná sadzba pre každú triedu v kabíne)…"

42 V bode 1.26 konečných záväzkov sa uvádza:

„Po tom, čo bola doručená oficiálna ponuka alebo ponuky, Komisia (na základe odporúčania nezávislého monitorovacieho správcu) musí:

a) posúdiť, či každý uchádzač je existujúcim alebo životaschopným konkurentom, ktorý má kapacitu, zdroje a vôľu dlhodobo prevádzkovať služby na trase medzi dvojicou letísk, predstavujúc dynamickú a životaschopnú konkurenčnú silu;

b) posúdiť formálne ponuky každého uchádzača, ktorý spĺňa požiadavky uvedené v písm. a) vyššie, a zaradiť týchto uchádzačov podľa preferencií.“

43 V bode 1.27 konečných záväzkov sa uvádza:

„1.27 Komisia vykonaním svojho posúdenia v súlade s bodom 1.26 uprednostní uchádzača, ktorý bude celkovo vyvíjať najefektívnejší konkurenčný tlak na trasu medzi dvojicou letísk bez zohľadnenia krajiny, v ktorej je uchádzač držiteľom licencie alebo miesta jeho hlavného sídla. Na tento účel Komisia zohľadní dynamiku podnikateľského plánu uchádzača a uprednostní najmä uchádzača spĺňajúceho jedno alebo viaceré z týchto kritérií:

a) najväčšia možná kapacita [meraná počtom sedadiel ponúkaných na službách počas dvoch (2) po sebe nasledujúcich sezón podľa združenia IATA,] a/alebo väčší celkový počet služieb/frekvencií;

b) celoročná služba, služba cez letnú sezónu alebo len cez zimnú sezónu podľa združenia IATA a

c) tarifná štruktúra a ponuky služieb spôsobilé vyvíjať čo najefektívnejší konkurenčný tlak na trasu medzi dvojicou letísk.

Ak sa po preskúmaní zo strany Komisie predpokladá, že viacerí uchádzači môžu na trasu medzi dvojicou letísk vyvíjať rovnako efektívny konkurenčný tlak, Komisia týchto uchádzačov zaradí v súlade s triedením poskytnutým zmluvnými stranami podľa bodu 1.25.“

Napadnuté rozhodnutie

44 Dňa 9. októbra 2014 vedľajší účastník konania, Delta Air Lines, Inc., predložil formálnu ponuku na pridelenie prevádzkových intervalov v súlade s bodom 1.24 konečných záväzkov. Podľa svojej prihlášky mal v úmysle od leta 2015 prevádzkovať každodennú frekvenciu na trase medzi dvojicou letísk London Heathrow a Philadelphia International Airport počas šiestich po sebe nasledujúcich sezón podľa združenia IATA.

45 Vedľajší účastník konania bol jediný, kto predložil ponuku na pridelenie prevádzkových intervalov na základe konečných záväzkov.

46 Rozhodnutím zo 6. novembra 2014 Komisia po posúdení životaschopnosti vedľajšieho účastníka konania a jeho formálnej ponuky na základe bodov 1.21 a 1.26 konečných záväzkov vyhlásila, že je po prvé nezávislý od strán a nie je s nimi prepojený a že vyčerpal svoje vlastné portfólio prevádzkových intervalov na letisku London Heathrow v zmysle bodu 1.21 záväzkov, a po druhé je potenciálnym životaschopným konkurentom strán na trase medzi dvojicami letísk, pre ktorú požiadal o prevádzkové intervaly na základe záväzkov, vzhľadom na to, že má z dlhodobého hľadiska kapacitu, zdroje a vôľu prevádzkovať službu na linke London Heathrow – Philadelphia International Airport ako zástupca životaschopnej konkurenčnej sily.

47 Dňa 17. decembra 2014 žalobkyňa a vedľajší účastník konania predložili Komisii dohodu o uvoľnení prevádzkových intervalov, ktorú mali obe spoločnosti uzavrieť na účely splnenia záväzkov týkajúcich sa prevádzkových intervalov požadovaných vedľajším účastníkom konania na trase medzi dvojicou letísk London Heathrow – Philadelphia International Airport. Rozhodnutím z 19. decembra 2014 Komisia v súlade so správou monitorovacieho správcu zo 17. decembra 2014 schválila dohodu o uvoľnení prevádzkových intervalov.

48 Rozhodnutie o uvoľnení prevádzkových intervalov z 19. decembra 2014 stanovuje, že vedľajší účastník konania je povinný využiť prevádzkové intervaly žalobkyne na poskytovanie služby letov bez medzipristátia na spojení London Heathrow – Philadelphia International Airport. Okrem toho

stanovuje, že vedľajší účastník konania si bude môcť nárokovať prednostné práva, ak sa tieto prevádzkové intervaly počas doby využívania riadne využijú na základe súhlasu Komisie, a že ak Komisia schváli prednostné práva, vedľajší účastník konania si zachová prevádzkové intervaly žalobkyne a bude mať právo využiť ich na trasách medzi akoukoľvek dvojicou miest.

49 Vedľajší účastník konania začal prevádzkovať letecké spojenie Londýn – Philadelphia na začiatku leteckej letnej sezóny podľa združenia IATA v roku 2015.

50 Dňa 28. septembra 2015 žalobkyňa zaslala monitorovaciemu správcovi list, v ktorom mu oznámila, že vzhľadom na to, že vedľajší účastník konania nevyužil opravné prevádzkové intervaly spôsobom, ktorý je v súlade s jeho ponukou, „riadne nevyužil“ opravné prevádzkové intervaly počas letnej sezóny 2015 a zimnej sezóny 2015/2016 a že z tohto dôvodu tieto sezóny nemožno započítať na účely nadobudnutia prednostných práv.

51 Následne došlo k viacerým výmenám písomností, najmä medzi žalobkyňou a Komisiou, v ktorých žalobkyňa uviedla, že vedľajší účastník konania naďalej nedodržiava podmienky svojej ponuky, a teda nemôže tvrdiť, že nadobudol prednostné práva.

52 Komisia 30. apríla 2018 prijala rozhodnutie C(2018) 2788 final, ktorým sa spoločnosti Delta Air Lines priznávajú prednostné práva (vec M.6607 US Airways/American Airlines), v ktorom konštatovala, že vedľajší účastník konania riadne využíval prevádzkové intervaly počas doby využívania, a schválila priznanie prednostných práv spoločnosti Delta Air Lines na základe bodu 1.10 konečných záväzkov (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“).

53 Napadnuté rozhodnutie označovalo ako adresátov US Airways, AMR Corporation a vedľajšieho účastníka konania. Toto rozhodnutie bolo spoločnosti AMR Corporation oznámené prostredníctvom jej advokátov v Bruseli (Belgicko).

54 Komisia po tom, čo v napadnutom rozhodnutí konštatovala, že vedľajší účastník konania a žalobkyňa podporovali rozdielne výklady, pokiaľ ide o podmienky, ktoré treba splniť na priznanie prednostných práv, preskúmala znenie, predmet a kontext konečných záväzkov.

55 V tejto súvislosti napadnuté rozhodnutie vykonalo preskúmnie v dvoch etapách. Po prvé Komisia predložila dôkazy, ktoré ju viedli k záveru, že výraz „riadne využitie“ treba vykladať tak, že zodpovedá neexistencii „zneužitia“. V druhom rade Komisia uviedla tvrdenia, ktoré podľa nej odporujú výkladu, podľa ktorého treba pod „riadnym využitím“ rozumieť „využívanie v súlade s ponukou“.

56 Po tom, čo sa konštatovalo, že výraz „riadne využitie“ nie je definovaný v konečných záväzkoch, sa v napadnutom rozhodnutí spresnilo, že tento výraz treba vykladať „so zreteľom na predmet a kontext [konečných] záväzkov“.

57 Pokiaľ ide o predmet konečných záväzkov, Komisia sa domnievala, že ich cieľom bolo odstrániť závažné pochybnosti o zlučiteľnosti fúzie s vnútorným trhom a že bod 1.9 týchto záväzkov má za cieľ obnoviť hospodársku súťaž na dotknutom spojení vytvorením konkurenčnej leteckej dopravnej služby.

58 Pokiaľ ide o kontext konečných záväzkov, Komisia pripomenula, že prednostné práva mali podnietiť potenciálne nového účastníka trhu prevádzkovať dotknuté spojenie. Na to, aby potenciálne nový účastník trhu mal motiváciu vstúpiť na tento trh, potreboval jasné a overiteľné kritériá, ktoré vylučovali akékoľvek svojvoľné úvahy.

59 Vzhľadom na to, že v bežnom jazyku možno zneužitie považovať za nevhodné využívanie a v konečných záväzkoch je výraz „zneužitie“ definovaný, zatiaľ čo výraz „riadne využitie“ definovaný nebol, dospela Komisia na základe toho k záveru, že na to, aby potenciálne nový účastník trhu mal jasné a overiteľné údaje, treba výraz „riadne využitie“ vykladať ako neexistenciu „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

60 Komisia ďalej v napadnutom rozhodnutí odmietla tvrdenie, podľa ktorého treba výraz „riadne využitie“ vykladať tak, že sa vzťahuje na „využívanie v súlade s ponukou“.

61 V tejto súvislosti podľa napadnutého rozhodnutia po prvé považovanie „riadneho využitia“ za „využívanie v súlade s ponukou“ obsahuje požiadavku, ktorú takmer nemožno splniť.

62 Po druhé nemožno prijať tvrdenie, podľa ktorého sú iba „zrušenia z mimoriadnych prevádzkových dôvodov“ zlučiteľné s „využívaním v súlade s ponukou“. Na jednej strane by takéto kritérium bolo príliš nejasné na zabezpečenie právnej istoty pre potenciálne nového účastníka trhu. Na druhej strane takéto kritérium nemá oporu v texte konečných záväzkov.

63 Po tretie výklad „riadneho využitia“ v tom zmysle, že znamená „využívanie v súlade s ponukou“, robí konečné záväzky pre nového účastníka trhu oveľa menej príťažlivým.

64 Po štvrté, keďže úroveň využívania prevádzkových intervalov vo výške 80 % je *de facto* pravidlom v odvetví letectva, bolo by nerozumné vyžadovať od potenciálne nového účastníka trhu mieru využívania na 100 %.

65 Po piate z tlačiva RM vyplýva, že konečné záväzky, pokiaľ ide o prednostné práva, boli vo veľkej miere podobné určitým „objasneniam a drobným jazykovým odchýlkam“, ktoré boli sformulované vo veci IAG/bmi. V týchto posledných uvedených záväzkoch však „využívanie v súlade s ponukou“ nebolo podmienkou nadobudnutia prednostných práv. Výraz „spôsobom, ktorý je v súlade s ponukou“ v konečných záväzkoch teda predstavuje len „drobnú jazykovú odchýlku“ v porovnaní so záväzkami vo veci IAG/bmi.

66 Po šieste by bolo v rozpore so štruktúrou predmetných ustanovení vykladať výraz „riadne využitie“ uvedený v bode 1.10 konečných záväzkov s prihliadnutím na bod 1.9 uvedených záväzkov, keďže jeho cieľom je identifikovať cieľ záväzku, a to poskytovať konkurencieschopnú leteckú dopravnú službu na spojení, zatiaľ čo prednostné práva sú definované v bode 1.10.

67 Po tomto preskúmaní Komisia v napadnutom rozhodnutí dospela k záveru, že výraz „riadne využitie“ nemožno chápať v zmysle „využívania v súlade s ponukou“, ale že sa má vykladať tak, že znamená „neexistenciu zneužitia“ prevádzkových intervalov v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

68 Napokon Komisia v napadnutom rozhodnutí preskúmala, či vedľajší účastník konania zneužíval prevádzkové intervaly v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov s cieľom určiť, či mu majú byť priznané prednostné práva.

69 Komisia v tejto súvislosti konštatovala nedostatočné využívanie prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania z dôvodu vrátenia určitých prevádzkových intervalov koordinátorovi pred uplynutím lehoty na vrátenie a zrušenie niektorých letov. Komisia sa však domnievala, že využívanie prevádzkových intervalov napriek ich nedostatočnému využívaniu je v súlade so zásadou „využité alebo stratené prevádzkové intervaly“, ktorá je upravená v článku 10 ods. 2 a 3 nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 1993, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 3, ďalej len „nariadenie o prevádzkových intervaloch“), keďže prevádzkové intervaly, ktoré sa vrátili pred uplynutím lehoty na vrátenie, sa nemali zohľadniť na účely uplatnenia uvedenej zásady a že využitie prevádzkových intervalov vždy presahovalo hranicu 80 %. Vzhľadom na to, že Komisia konštatovala, že vedľajší účastník konania

nezneužil prevádzkové intervaly v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov, dospela k záveru, že v súlade s písomným odporúčaním monitorovacieho správcu vedľajší účastník konania počas doby využívania riadne využíval prevádzkové intervaly, a povolila priznanie prednostných práv pre vedľajšieho účastníka konania v súlade s bodom 1.10 konečných záväzkov.

Konanie a návrhy účastníkov konania

70 Žalobkyňa návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 10. júla 2018 podala žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

71 Žalobkyňa navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zrušil napadnuté rozhodnutie,

– uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

– prijal akékoľvek iné vhodné rozhodnutie so zreteľom na okolnosti veci.

72 Komisia navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zamietol žalobu,

– uložil žalobkyni povinnosť nahradiť trovy konania.

73 Podaním doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 24. októbra 2018 požiadal vedľajší účastník konania o vstup do konania na podporu návrhov Komisie.

74 Rozhodnutím predsedu komory z 8. januára 2019 bol vedľajšiemu účastníkovi konania povolený vstup do konania na podporu návrhov Komisie.

75 Dňa 21. marca 2019 vedľajší účastník konania podal do kancelárie Všeobecného súdu vyjadrenie, v ktorom navrhuje žalobu zamietnuť.

76 Žalobkyňa podala svoje pripomienky k vyjadreniu vedľajšieho účastníka konania 30. apríla 2019. Komisia 25. apríla 2019 uviedla, že nemá pripomienky k uvedenému vyjadreniu.

77 Všeobecný súd podľa článku 28 Rokovacieho poriadku Všeobecného súdu na návrh prvej komory rozhodol o postúpení veci rozšírenému rozhodovaciemu zloženiu.

78 Na návrh sudcu spravodajcu Všeobecný súd (prvá rozšírená komora) v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania podľa článku 89 rokovacieho poriadku požiadal Komisiu o predloženie dokumentov a hlavným účastníkom konania položil otázky.

79 Komisia 14. februára 2020 predložila požadované dokumenty a hlavní účastníci konania odpovedali na položené otázky.

80 Žalobkyňa 13. marca 2020 predložila svoje pripomienky k odpovediam Komisie na otázky položené Všeobecným súdom a k dokumentom, ktoré predložila.

81 Komisia 11. mája 2020 zaujala stanovisko k odpovediam žalobkyne na otázky položené Všeobecným súdom a k všetkým jej pripomienkam, najmä k tým, ktoré sa týkali predložených dokumentov, a tým, ktoré sa týkali odpovedí Komisie na otázky položené Všeobecným súdom.

82 Za týchto podmienok a na účely dodržania zásady kontradiktórnosti nebola na účely tohto rozsudku zohľadnená časť pripomienok Komisie z 11. mája 2020 týkajúca sa pripomienok žalobkyne k odpovediam Komisie na otázky položené Všeobecným súdom, konkrétne jej body 22 až 26.

83 Keďže účastníci konania nepožiadali o nariadenie pojednávania, Všeobecný súd (prvá rozšírená komora) rozhodol podľa článku 106 ods. 3 rokovacieho poriadku, že o žalobe rozhodne bez ústnej časti konania.

Právny stav

84 Žalobkyňa na podporu svojej žaloby uvádza dva žalobné dôvody. Prvý žalobný dôvod je založený na nesprávnom právnom posúdení, ktorého sa dopustila Komisia pri výklade pojmu „riadne využitie“.

85 Svojím druhým žalobným dôvodom žalobkyňa tvrdí, že Komisia nezohľadnila všetky skutočnosti relevantné na priznanie prednostných práv.

O prvom žalobnom dôvode

86 Prvý žalobný dôvod sa delí na dve časti. V prvej časti žalobkyňa tvrdí, že pojem „riadne využitie“ uvedený v bode 1.10 konečných záväzkov treba chápať tak, že sa vzťahuje na „využívanie v súlade s ponukou“. V druhej časti sa žalobkyňa snaží preukázať, že pojem „riadne využitie“ neznamená neexistenciu „zneužitia“, keďže tento pojem má iný účel.

87 Keďže obe časti prvého odvolacieho dôvodu sa týkajú kritérií, ktoré treba zohľadniť na posúdenie pojmu „riadne využitie“, treba ich preskúmať spoločne.

88 Podľa napadnutého rozhodnutia treba pojem „riadne využitie“ uvedený v bode 1.10 konečných záväzkov vykladať tak, že znamená neexistenciu „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 uvedených záväzkov, a nie tak, že sa týka využívania „v súlade s ponukou“ vedľajším účastníkom konania. Vzhľadom na to, že nedostatočné využívanie prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania v porovnaní s jeho ponukou nepredstavuje „zneužitie“, Komisia dospela k záveru, že tieto prevádzkové intervaly „riadne využil“, a priznala mu prednostné práva k prevádzkovým intervalom, a teda možnosť, aby vedľajší účastník konania po uplynutí doby využívania využíval prevádzkové intervaly na inom spojení než Londýn – Philadelphia.

89 Na to, aby Komisia dospela k výkladu uvedenému v bode 88 vyššie, najprv v bode 51 napadnutého rozhodnutia uviedla, že pojem riadne využitie nie je vymedzený konečnými záväzkami a že žalobkyňa ani vedľajší účastník konania sa nedohodli na definícii tohto pojmu, ktorá by sa mala použiť. Ďalej sa Komisia v bode 52 napadnutého rozhodnutia domnievala, že vzhľadom na neexistenciu jasnej definície treba uvedený pojem vykladať na základe znenia, kontextu a cieľa ustanovení týchto záväzkov.

90 Žalobkyňa, ktorá kritizuje rozsah nedostatočného využívania prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania, nepopiera, že jeho využívanie prevádzkových intervalov nepredstavuje „zneužitie“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

91 Žalobkyňa naopak spochybňuje výklad Komisie, pokiaľ ide o pojem „riadne využitie“ uvedený v bode 1.10 konečných záväzkov.

92 Podľa výkladu žalobkyne treba totiž pojem „riadne využitie“ chápať tak, že sa v zásade vzťahuje na využívanie „v súlade s ponukou“, čo znamená, že Komisia disponuje určitou mierou voľnej úvahy pri určení, či využívanie, hoci nie je úplne v súlade s ponukou, možno ešte kvalifikovať ako „riadne využitie“, najmä s ohľadom na cieľ záväzkov.

93 Podľa žalobkyne, ak by sa pojem „riadne využitie“ vykladal takto, bolo by zrejmé, že vedľajší účastník konania by takéto „riadne využitie“ nevykonal, takže by nenadobudol prednostné práva.

94 Prvý žalobný dôvod sa tak týka výkladu pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 konečných záväzkov.

O doslovnom výklade predmetných ustanovení

95 Podľa bodu 56 napadnutého rozhodnutia „zneužitie“ (misuse) v bežnom jazyku môže byť definované ako „použitie veci nevhodným spôsobom alebo spôsobom, na ktorý nie je určená“ a „riadne využitie“ ako použitie „prispôsobené alebo vhodné v konkrétnej situácii alebo prípade“. Z toho vyplýva, že „riadne využitie“ je úplným opakom „zneužitia“. Preto na základe doslovného výkladu pojmov použitých v konečných záväzkoch treba pod „riadnym využitím“ prevádzkových intervalov rozumieť neexistenciu „zneužitia“ týchto prevádzkových intervalov.

96 Podľa bodu 63 napadnutého rozhodnutia formulácia „v súlade s ponukou“ uvedená v bode 1.9 konečných záväzkov je len „drobnou jazykovou odchýlkou“, ktorá nemôže byť rozhodujúca pre výklad pojmu „riadne využitie“.

97 Žalobkyňa toto tvrdenie spochybňuje.

98 Žalobkyňa vytýka Komisii skutočnosť, že jej výklad nerešpektuje znenie relevantných ustanovení. Tento výklad by zbavil potrebného účinku formuláciu „v súlade s ponukou“ uvedenú v druhej vete bodu 1.9 konečných záväzkov, ktorú treba zohľadniť na účely výkladu pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 uvedených záväzkov. Rovnako rovnocennosť medzi „riadnym využitím“ a neexistenciou „zneužitia“ uvedená v napadnutom rozhodnutí by bola v rozpore so znením predmetných ustanovení.

99 V tejto súvislosti treba na úvod uviesť, že konečné záväzky obsahujú časť venovanú definíciám. Pojem „riadne využitie“ uvedený v bode 1.10 konečných záväzkov však v nich nie je definovaný.

100 Pojem „riadne využitie“ nie je účinný samostatne, ale vyžaduje referenčný rámec, v ktorom možno určiť, čo v prejednávanej veci predstavuje využitie, ktoré možno kvalifikovať ako „riadne“, alebo prípadne využitie, ktoré nemožno kvalifikovať ako „riadne“.

101 Prístup prijatý v napadnutom rozhodnutí tak spočíva v tom, že sa „riadne využitie“ považuje za neexistenciu „zneužitia“, ako je definované v bode 1.13 konečných záväzkov, aby sa tak použil referenčný rámec na účely posúdenia nadobudnutia prednostných práv.

102 Naopak, podľa výkladu žalobkyne, ktorý je v podstate založený na časti „v súlade s ponukou“ uvedenej v bode 1.9 konečných záväzkov, je potrebné vykladať pojem „riadne využitie“ tak, že sa v zásade vzťahuje na využitie „v súlade s ponukou“. Referenčný rámec je teda tvorený využívaním „v súlade s ponukou“, čo znamená, že Komisia disponuje určitou mierou voľnej úvahy na určenie, či využívanie, hoci nie je úplne v súlade s ponukou, možno ešte kvalifikovať ako „riadne využitie“, najmä so zreteľom na cieľ záväzkov, ktorým je vytvoriť maximálne konkurenčné prostredie pre dotknuté letecké spojenie v prospech spotrebiteľa.

103 V tejto súvislosti treba uviesť, že originálnym jazykom konečných záväzkov je angličtina a že pojem „misuse“ použitý v bode 1.13 uvedených záväzkov má dosť široký význam a nemusí mať nevyhnutne negatívnu konotáciu. Komisia sa preto v bode 56 napadnutého rozhodnutia správne domnievala, že v bežnom jazyku pojem „misuse“ môže byť definovaný ako „použitie veci nevhodným spôsobom alebo spôsobom, na ktorý nie je určená“.

104 Za týchto podmienok sa nemožno domnievať, že prirovnanie „riadneho využitia“ k neexistencii „zneužitia“ (misuse) v napadnutom rozhodnutí je nezlučiteľné so znením dotknutých ustanovení.

105 Pokiaľ ide o výklad zastávaný žalobkyňou, treba konštatovať, že téza, podľa ktorej treba pod „riadnym využitím“ rozumieť využitie, ktoré je na 100 % „v súlade s ponukou“, by bolo nezlučiteľné s významom pojmu „riadne využitie“. Pojem „riadne“ totiž predpokladá využívanie prevádzkových intervalov, ktoré nemusí byť na 100 % „v súlade s ponukou“, ostáva však nad určitou hranicou.

106 V rozsahu, v akom žalobkyňa tvrdí, že pojem „riadne využitie“ treba vykladať tak, že sa v zásade vzťahuje na využívanie „v súlade s ponukou“, pričom Komisii vyhradzuje určitú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o otázku, či využitie pod hranicou „využitia v súlade s ponukou“ môže byť riadne, treba dospieť k záveru, že výklad žalobkyne je zlučiteľný s pojmom „riadne využitie“.

107 Z vyššie uvedeného vyplýva, že tak výklad použitý v napadnutom rozhodnutí, ako aj výklad zastávaný žalobkyňou sú zlučiteľné so znením predmetných ustanovení, takže výlučne doslovný výklad uvedených ustanovení nie je presvedčivý.

108 Za týchto podmienok na účely preskúmania, či sa Komisia mohla v napadnutom rozhodnutí domnievať, že „riadne využitie“ uvedené v bode 1.10 konečných záväzkov sa má chápať tak, že znamená neexistenciu „zneužitia“, treba v prvom rade objasniť relevantné zásady na účely výkladu pojmu „riadne využitie“, aby sa následne preskúmalo, či Komisia uplatnila uvedené zásady bez toho, aby sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia.

O zásadách výkladu formulácie „v súlade s ponukou“

109 Vo všeobecnosti a ako vyplýva z ustálenej judikatúry, je na účely výkladu ustanovenia práva Únie po prvé potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri rozsudok zo 7. mája 2019, Nemecko/Komisia, T-239/17, EU:T:2019:289, bod 40 a citovanú judikatúru), pričom však jasné a presné znenie označuje hranicu pre výklad (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. júla 2010, Komisia/Spojené kráľovstvo, C-582/08, EU:C:2010:429, bod 51 a citovanú judikatúru). Okrem toho súdy Únie pravidelne uplatňujú systematický výklad.

110 Keďže konečné záväzky sú v súlade s bodom 200 rozhodnutia o povolení neoddeliteľnou súčasťou tohto rozhodnutia, zásady pripomenuté v bode 109 vyššie sa uplatňujú na výklad uvedených záväzkov, čo okrem iného uznali aj účastníci konania.

111 Po druhé treba zohľadniť osobitné výkladové pravidlá, ako sú spresnené v treťom odseku konečných záväzkov.

112 Konečné záväzky sa teda musia vykladať vo svetle rozhodnutia o povolení vo všeobecnom rámci práva Únie, najmä s prihliadnutím na nariadenie o koncentráciách a s odkazom na oznámenie Komisie o opravných opatreniach prípustných v súlade s nariadením o koncentráciách a vykonávacím nariadením (Ú. v. EÚ C 267, 2008, s. 1, ďalej len „oznámenie o opravných opatreniach“).

113 Pokiaľ ide v prvom rade o rozhodnutie o povolení, treba pripomenúť, že toto rozhodnutie bolo prijaté na základe článku 6 ods. 1 písm. b) nariadenia o koncentráciách v spojení s článkom 6 ods. 2 uvedeného nariadenia, teda v štádiu predbežného vyšetrovania, čiže počas fázy I.

114 Podľa judikatúry záväzky navrhnuté vo fáze I musia Komisii umožniť domnievať sa, že oznámená koncentrácia už nevyvoláva závažné pochybnosti o jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom v štádiu predbežného vyšetrovania. Tieto záväzky teda umožňujú vyhnúť sa začatiu podrobného preskúmania (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 290 a citovanú judikatúru).

115 Článok 8 ods. 2 nariadenia o koncentráciách totiž Komisii umožňuje doplniť jej rozhodnutie vyhlasujúce koncentráciu za zlučiteľnú so spoločným trhom podľa kritéria definovaného v článku 2 ods. 2 uvedeného nariadenia o podmienky a povinnosti určené na to, aby dotknuté podniky dodržiavali záväzky, ktoré prijali s cieľom zabezpečenia zlučiteľnosti koncentrácie s uvedeným trhom (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 291 a citovanú judikatúru).

116 Vzhľadom na význam finančných záujmov a priemyselných alebo obchodných investícií, ktoré sú charakteristické pre tento typ transakcií, ako aj na právomoci, ktoré má Komisia v tejto oblasti, je v záujme dotknutých podnikov uľahčiť prácu správneho orgánu. Z rovnakých dôvodov má Komisia povinnosť postupovať pri výkone svojej povinnosti kontroly koncentrácií s čo najväčšou náležitou starostlivosťou (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 292 a citovanú judikatúru).

117 Treba tiež uviesť, že pri kontrole koncentrácií je Komisia oprávnená prijať iba záväzky, ktoré môžu zabezpečiť zlučiteľnosť oznámenej koncentrácie so spoločným trhom (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 293 a citovanú judikatúru).

118 V tejto súvislosti sa treba domnievať, že záväzky navrhnuté účastníkmi koncentrácie spĺňajú uvedené kritérium len vtedy, ak môže Komisia s istotou dospieť k záveru, že ich bude možné splniť a že opravné opatrenia, ktoré z nich vyplývajú, budú dostatočne životaschopné a trvalé na to, aby v relatívne blízkej budúcnosti nemohlo dôjsť k vytvoreniu alebo posilneniu dominantného postavenia alebo k vzniku prekážok účinnej hospodárskej súťaže, ktorým majú záväzky zabrániť (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 294 a citovanú judikatúru).

119 Komisia disponuje širokou mierou voľnej úvahy pri hodnotení nevyhnutnosti vyžadovať záväzky na odstránenie závažných pochybností vyvolaných koncentráciou (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 295 a citovanú judikatúru).

120 Záväzky prijaté vo fáze I majú za cieľ rozptýliť všetky závažné pochybnosti o tom, či koncentrácia môže značne narúšať účinnú hospodársku súťaž na vnútornom trhu alebo na jeho podstatnej časti, najmä z dôvodu vytvorenia alebo posilnenia dominantného postavenia. V dôsledku toho záväzky prijaté počas fázy I umožňujú Komisii vzhľadom na ich dosah a obsah prijať rozhodnutie o povolení bez začatia fázy II, pričom Komisia sa mohla bez toho, aby sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia, domnievať, že uvedené záväzky predstavujú priamu a postačujúcu odpoveď, ktorá jasne odstráni všetky závažné pochybnosti (pozri rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 297 a citovanú judikatúru).

121 Pokiaľ ide v druhom rade o tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého tlačivo RM nie je relevantné pre výklad podmienok konečných záväzkov, treba pripomenúť, že uvedené záväzky vo svojom treťom odseku stanovujú, že sa majú vykladať najmä z hľadiska nariadenia o koncentráciách.

122 Z článku 23 ods. 1 písm. c) nariadenia o koncentráciách však vyplýva, že Komisia je oprávnená stanoviť najmä konanie a lehoty na predloženie a splnenie záväzkov prijatých podľa článku 6 ods. 2 uvedeného nariadenia. V tejto súvislosti Komisia prijala vykonávacie nariadenie, ktorého článok 20 ods. 1a stanovuje, že ak dotknuté podniky navrhnú záväzky uvedené v článku 6 ods. 2 nariadenia o koncentráciách, súčasne predložia originál informácií a dokumentov požadovaných v tlačive RM týkajúcom sa opravných opatrení uvedených v jeho prílohe IV.

123 Na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, keďže existencia tlačiva RM vyplýva z nariadenia o koncentráciách, podmienky konečných záväzkov sa musia v súlade s ich tretím odsekom vykladať so zreteľom na uvedené tlačivo a na to, čo v ňom uvádzajú zmluvné strany fúzie.

124 V treťom rade, pokiaľ ide o „všeobecný rámec práva Únie“, treba zohľadniť najmä nariadenie o prevádzkových intervaloch.

125 Vo štvrtom rade treba uviesť, že hoci cieľom záväzkov je vylúčiť závažné pochybnosti o zlučiteľnosti koncentrácie s vnútorným trhom, sú relevantné aj pre tretie osoby, ktoré preberajú činnosti účastníkov koncentrácie. Podmienky prevzatia takýchto činností sú totiž vo veľkej miere určované záväzkami.

O výklade predmetných ustanovení s prihliadnutím na údaje tlačiva RM

126 Podľa bodu 63 napadnutého rozhodnutia z tlačiva RM predloženého zmluvnými stranami fúzie vyplýva, že konečné záväzky, pokiaľ ide o prednostné práva, sú veľmi podobné, s niekoľkými „drobnými jazykovými vysvetleniami a odchýlkami“, ako sú objasnenia a odchýlky opísané vo veci IAG/bmi. Hoci sa však záväzky vo veci IAG/bmi vzťahujú na „riadne využitie“, nevyžadujú, aby sa prevádzkové intervaly využívali „v súlade s ponukou“. Formulácia „v súlade s ponukou“ v konečných záväzkoch teda nemá za následok žiadnu zmenu požiadaviek vyplývajúcich z prednosti v prejednávanej veci a predstavuje len „drobnú jazykovú odchýlku“ vo vzťahu k záväzkom vo veci IAG/bmi.

127 Žalobkyňa spochybňuje tento záver, pričom uvádza viacero tvrdení.

128 Na účely preskúmania dôvodnosti záveru, ku ktorému dospela Komisia v bode 63 napadnutého rozhodnutia, treba na úvod pripomenúť povinnosti Komisie a podnikov oznamujúcich koncentráciu, najmä pokiaľ ide o záväzky.

129 V tejto súvislosti treba uviesť, že z úvodných ustanovení prílohy IV vykonávacieho nariadenia vyplýva, že tlačivo RM „uvádza informácie a dokumenty, ktoré musia dotknuté podniky predložiť zároveň s predkladaním záväzkov v súlade s článkom 6 ods. 2“ nariadenia o koncentráciách, a že „ak sa [dotknuté podniky domnievajú], že niektoré informácie požadované v tomto tlačive nie sú potrebné na posúdenie prípadu Komisiou, [môžu] od nej žiadať, aby voči nim [upustila] od určitých požiadaviek, pričom [svoju] žiadosť riadne odôvodnia“.

130 Oznámenie o opravných opatreniach v bode 7 stanovuje:

„Komisia musí posúdiť, či opravné opatrenia po tom, ako boli vykonané, ukončia zistené problémy hospodárskej súťaže. Iba zmluvné strany majú všetky relevantné informácie potrebné na účely takéhoto posúdenia, najmä pokiaľ ide o uskutočniteľnosť predložených záväzkov, ako aj o životaschopnosť a konkurencieschopnosť aktív, ktorých prevod navrhujú. Prináleží im teda poskytnúť všetky informácie potrebné na to, aby Komisia mohla posúdiť predložené opravné opatrenia. Na tento účel vykonávacie nariadenie ukladá zmluvným stranám, [ktoré ich oznamujú], aby spolu so svojimi záväzkami poskytli podrobné informácie o obsahu týchto záväzkov, aby spresnili podmienky ich vykonania a preukázali, že môžu odstrániť akékoľvek významné prekážky výkonu účinnej hospodárskej súťaže, ako to stanovuje príloha vykonávacieho nariadenia (‚tlačivo RM‘)…“

131 Okrem toho v bode 79 oznámenia o opravných opatreniach sa spresňuje:

„Aby boli splnené požiadavky rozhodnutia podľa článku 6 ods. 2 [nariadenia o koncentráciách], musia navrhované záväzky spĺňať tieto podmienky:

a) musia sa podrobne uviesť vecné záväzky a podrobné pravidlá, ktoré zmluvné strany prijali;

…“

132 Bod 82 oznámenia o opravných opatreniach tiež stanovuje:

„Vzhľadom na časové obmedzenia súvisiace s fázou I je mimoriadne dôležité, aby zmluvné strany Komisii včas predložili informácie požadované vo vykonávacom nariadení, aby jej umožnili správne analyzovať obsah a uskutočniteľnosť záväzkov a posúdiť, či sú spôsobilé trvalo zachovať podmienky účinnej hospodárskej súťaže na spoločnom trhu…“

133 Komisia napokon uvádza bez toho, aby jej žalobkyňa v tomto bode odporovala, že vzhľadom na veľký objem skutočností a údajov, ktoré musí preskúmať v rámci konaní podľa nariadenia o koncentráciách, a na požiadavku rýchlosti, ktorou sa tieto postupy riadia, najmä v prípade schválenia opravných opatrení na konci fázy I, majú informácie poskytnuté podnikmi v tlačivách RM zásadný význam na to, aby jej umožnili vhodne posúdiť obsah, cieľ, uskutočniteľnosť a účinnosť navrhnutých záväzkov v obmedzenom čase, ktorý má. Účelom tlačiva RM je zabezpečiť jasnosť navrhnutých záväzkov a zabrániť tomu, aby obsahovali „trójske kone“. Okrem toho tlačivo RM opisuje, ako samotný podnik chápe záväzky, ktoré navrhuje.

134 V prejednávanej veci treba pripomenúť, že je nesporné, že konečné záväzky sa svojím znením odkláňajú od záväzkov vo veci IAG/bmi.

135 Ako totiž vyplýva z porovnania medzi bodom 1.9 konečných záväzkov a bodom 1.3.1 záväzkov vo veci IAG/bmi, formulácia „služba bez medzipristátia na trase medzi dvojicou letísk spôsobom, ktorý je v súlade s ponukou predloženou podľa bodu 1.24“ bola vložená do konečných záväzkov namiesto formulácie „dotknutá dvojica miest, na ktorú boli tieto prevádzkové intervaly prevedené“, uvedenej v záväzkoch vo veci IAG/bmi.

136 Rovnako na rozdiel od konečných záväzkov záväzky vo veci IAG/bmi obsahovali časť s názvom „Priznanie prednostných práv k prevádzkovým intervalom“, týkajúcu sa doby využívania, priznania prednostných práv a „zneužitia“.

137 Okrem toho je nesporné, ako bolo pripomenuté v bodoch 23 až 27 vyššie, že zmluvné strany fúzie uviedli tak v tlačive RM z 18. júla 2013, ako aj v tlačive RM z 30. júla 2013, že ich záväzky sú založené predovšetkým na záväzkoch vo veci IAG/bmi. Ďalej, v časti tlačiva RM týkajúcej sa odchýlok oproti vzorovým textom je spresnené, že body, v ktorých sa konečné záväzky odchyľovali od záväzkov vo veci IAG/bmi, s výnimkou „drobných jazykových odchýlok alebo objasnení požadovaných osobitnými okolnosťami tohto prípadu“, boli identifikované „s cieľom pomôcť pri posudzovaní záväzkov“. V časti tlačiva RM týkajúcej sa zmien zmluvné strany fúzie neuviedli žiadnu odchýlku týkajúcu sa ustanovení o prednostných právach vo vzťahu k záväzkom vo veci IAG/bmi.

138 Buď je doplnenie „v súlade s ponukou“ uvedené v bode 1.9 konečných záväzkov len „drobnou jazykovou odchýlkou“, ktorá nesúvisí s prednostnými právami, alebo cieľom tejto formulácie je zaviesť podstatnú zmenu vo vzťahu k záväzkom vo veci IAG/bmi v rozsahu, v akom sa týkajú prednostných práv. V tomto poslednom prípade ju však zmluvné strany fúzie mali označiť v tlačive RM.

139 Za týchto podmienok sa zdá, že záver Komisie, podľa ktorého rozdiel medzi znením konečných záväzkov a znením záväzkov vo veci IAG/bmi predstavuje len „drobnú jazykovú odchýlku“, nepredstavuje nesprávne posúdenie.

140 Keďže je preukázané, že znenie konečných záväzkov sa odlišuje od znenia záväzkov vo veci IAG/bmi, prináleží žalobkyni, aby preukázala, že napriek údajom uvedeným v tlačive RM formulácia „v súlade s ponukou“ nepredstavuje len „drobnú jazykovú odchýlku“.

141 V tejto súvislosti žalobkyňa uvádza rad tvrdení, ktoré majú spochybniť záver Komisie uvedený v bode 63 napadnutého rozhodnutia a preukázať relevantnosť formulácie „v súlade s ponukou“ pre výklad pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 konečných záväzkov, a teda pre priznanie prednostných práv.

142 Žalobkyňa v prvom rade tvrdí, že z bodu 7 oznámenia o opravných opatreniach, pripomenutého v bode 113 vyššie, vyplýva, že povinnosť informovať Komisiu vysvetleniami uvedenými v tlačive RM vychádza zo skutočnosti, že účastníci koncentrácie často disponujú výlučne informáciami, ktoré sú nevyhnutné na posúdenie záväzkov a ktoré musia byť uvedené v tlačive RM. Pokiaľ však ide o ustanovenia týkajúce sa prednostných práv, zmluvné strany fúzie nedisponovali takýmito výlučnými informáciami a Komisia mohla rovnako ako oni posúdiť význam formulácie „v súlade s ponukou“.

143 S týmto tvrdením nemožno súhlasiť. Keďže totiž tlačivo RM vo svojom oddiele 3 stanovuje pre zmluvné strany fúzie povinnosť uviesť odchýlky od vzorových záväzkov, zmluvné strany musia túto podmienku splniť bez ohľadu na dôvody, ktoré odôvodňujú existenciu tohto pravidla.

144 Za týchto podmienok žalobkyňa nemôže účinne tvrdiť, že Komisia namiesto toho, aby sa pridŕžala toho, čo vyplývalo z informácií zmluvných strán fúzie v tlačive RM, mala posúdiť význam formulácie „v súlade s ponukou“ bez ohľadu na to, čo zmluvné strany fúzie uviedli v tlačive RM.

145 Žalobkyňa v druhom rade tvrdí, že v tlačive RM nebolo potrebné uviesť rozdiel medzi navrhovanými záväzkami a záväzkami vo veci IAG/bmi, keďže ani zmluvné strany fúzie, ani Komisia sa v tom čase nedomnievali, že vloženie formulácie „v súlade s ponukou“ bolo významné, pretože toto vloženie len vyžadovalo od nového účastníka trhu zjavnú vec, a to, aby dodržal svoje sľuby.

146 Toto tvrdenie nemôže mať úspech.

147 Keďže je totiž v súlade so zásadou „využité alebo stratené prevádzkové intervaly“, ako je upravená v článku 10 ods. 2 nariadenia o prevádzkových intervaloch, dostatočná hranica 80 % prevádzky, nemožno sa domnievať, že je samozrejmé, že nový účastník trhu má v zásade prevádzkovať leteckú službu, ktorá je predmetom jeho ponuky, na 100 %, aby mohol získať prednostné práva.

148 Okrem toho tvrdenie žalobkyne preukazuje, že zmluvné strany fúzie sa už v čase rokovaní o záväzkoch s Komisiou domnievali, že formulácia „v súlade s ponukou“ ukladá novému účastníkovi trhu povinnosť poskytnúť leteckú službu v súlade s jeho ponukou, aby mohol získať prednostné práva.

149 Keďže však povinnosť využívania „v súlade s ponukou“ nevyplýva zo znenia záväzkov vo veci IAG/bmi, zmluvné strany fúzie mali v tlačive RM identifikovať odchýlku v znení navrhnutých záväzkov ako podstatnú zmenu, aby tak Komisiu upozornili na túto modifikáciu.

150 Keďže zmluvné strany fúzie neoznámili túto skutočnosť Komisii v rozpore s povinnosťami vyplývajúcimi z prílohy IV vykonávacieho nariadenia, žalobkyňa sa na ňu nemôže odvolávať na podporu svojho výkladu konečných záväzkov.

151 V treťom rade žalobkyňa tvrdí, že nebolo potrebné v tlačive RM spomenúť formuláciu „v súlade s ponukou“ uvedenú v bode 1.9 konečných záväzkov z dôvodu, že jej význam je vysvetlený a že nie je nejednoznačný ani nejasný.

152 Toto tvrdenie nemôže mať úspech.

153 Na prvý pohľad v rozsahu, v akom oddiel 3 tlačiva RM ukladá zmluvným stranám povinnosť uviesť akúkoľvek odchýlku od vzorových textov, skutočnosť, že odchýlka v znení spočíva v pridaní nejednoznačného alebo nejasného vyjadrenia, je irelevantná.

154 Okrem toho relevantnosť týchto výrazov pre priznanie prednostných práv nie je ani zďaleka za okolností prejednávanej veci nevyhnutná.

155 Podľa štruktúry dotknutých ustanovení záväzkov vo veci IAG/bmi vyplývajúcej zo spôsobu, akým sú štruktúrované, sa totiž podmienky týkajúce sa nadobudnutia prednostných práv riadia ich bodom 1.3.2 zodpovedajúcim bodu 1.10 konečných záväzkov, zatiaľ čo cieľom bodu 1.3.1 týchto záväzkov, ktorý zodpovedá bodu 1.9 týchto záväzkov, je špecifikovať „konkurencieschopnú leteckú službu“, ktorú možno prevádzkovať počas doby využívania.

156 Za týchto podmienok Komisia nemusela dospieť k záveru, že doplnenie formulácie „v súlade s ponukou“ do bodu 1.9 konečných záväzkov musí byť relevantné na účely priznania prednostných práv.

157 Okrem toho treba pripomenúť, že z tlačiva RM vyplneného zmluvnými stranami fúzie vyplýva, že ustanovenia konečných záväzkov týkajúce sa prednostných práv majú rovnaký význam ako ustanovenia záväzkov vo veci IAG/bmi, s výnimkou „drobných jazykových odchýlok“.

158 Za týchto podmienok tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého mala Komisia chápať ustanovenia týkajúce sa prednostných práv v inom zmysle, nie je dôvodné.

159 Vo štvrtom rade, pokiaľ ide konkrétne o komunikáciu medzi zmluvnými stranami fúzie a Komisiou počas obdobia, keď Komisia vyžadovala, aby táto komunikácia zahŕňala „prednostné práva“ v ich záväzkoch, Komisia v odpovedi na otázku Všeobecného súdu uvádza, že „sa domnievala“, že medzi 18. a 25. júlom 2013 došlo „medzi zmluvnými stranami [k diskusii] o určitých rozdieloch medzi [návrhom záväzkov] zo 16. júla 2013 a záväzkami vo veci „veci IAG/bmi“.

160 Žalobkyňa však nikdy ani počas písomnej časti konania, ani v odpovedi na otázky Všeobecného súdu, ani v odpovedi na informácie Komisie pripomenuté v bode 159 vyššie, netvrdila, že zmluvné strany fúzie počas rokovaní o záväzkoch výslovne oznámili Komisii svoj koncept záväzkov, podľa ktorého je nový účastník trhu povinný poskytnúť leteckú službu v súlade s jeho ponukou, aby mohol získať prednostné práva.

161 Vzhľadom na to, že žalobkyni prináleží, ako bolo pripomenuté v bode 140 vyššie, preukázať, že zmluvné strany fúzie upozornili Komisiu na rozdiel v znení medzi konečnými záväzkami a ustanoveniami týkajúcimi sa prednostných práv v záväzkoch vo veci IAG/bmi, a keďže žalobkyňa nepredložila nijaký užitočný dôkaz týkajúci sa komunikácie medzi zmluvnými stranami fúzie a Komisiou, uvedenej v bode 159 vyššie, je nutné dospieť k záveru, že zmluvné strany fúzie Komisiu o tomto znení neoboznámili.

162 V piatom rade žalobkyňa tvrdí, že z vývoja konečných záväzkov vyplýva, že formulácia „v súlade s ponukou“ vychádza zo záväzkov vo veci A + +, ktorá predstavuje „stav v danej oblasti“, pokiaľ ide o záväzky týkajúce sa prevádzkových intervalov leteckých spoločností. Okrem toho sa Komisia vo viacerých ohľadoch opierala o tieto záväzky v rámci rokovania, ktoré viedlo ku konečným záväzkom. Žalobkyňa preto tvrdí, že zmluvné strany fúzie nemuseli naznačiť toto doplnenie vo vzťahu k veci IAG/bmi.

163 Toto tvrdenie nemožno prijať, keďže nie je skutkovo podložené.

164 Jednak formulácia prevzatá zo záväzkov vo veci A + + nepredstavuje „stav v danej oblasti“, prinajmenšom nie vo vzťahu k prednostným právam.

165 Je totiž nesporné, že záväzky vo veci A + + nestanovovali priznanie prednostných práv. Bod 1.2.6 uvedených záväzkov sa teda netýkal podmienok priznania prednostných práv.

166 Okrem toho práve z tohto dôvodu mali zmluvné strany fúzie na výslovnú žiadosť Komisie zaviesť do svojich záväzkov ustanovenia týkajúce sa prednostných práv takého druhu, ako sú uvedené v záväzkoch vo veci IAG/bmi.

167 Okrem toho skutočnosť pripomenutá žalobkyňou, že v prípade niektorých prvkov konečných záväzkov Komisia požiadala zmluvné strany fúzie, aby sa inšpirovali záväzkami vo veci A + +, je irelevantná. Ustanovenia vo veci A + +, na ktoré odkazuje žalobkyňa, sa totiž netýkajú prednostných práv.

168 Jednak tvrdenia žalobkyne týkajúce sa vývoja konečných záväzkov sú nepresné.

169 Zmluvné strany fúzie predložili Komisii 10., 14., 16. a 25. júla 2013 rôzne verzie záväzkov, ktoré vypracovali, aby Komisia mohla tieto verzie posúdiť.

170 Je pravda, že formulácia „v súlade s ponukou“ bola vložená do návrhu záväzkov zo 14. júla 2013, čo sa okrem iného odzrkadľovalo v porovnávacej verzii vypracovanej žalobkyňou a uvedenej v bode 11 vyššie.

171 Neexistuje však kontinuita medzi relevantnými ustanoveniami návrhu záväzkov zo 14. júla 2013 a bodom 1.9 konečných záväzkov.

172 Body 1.9 až 1.11 konečných záväzkov totiž nie sú zmenou zodpovedajúcich predchádzajúcich ustanovení, ale predstavujú nový text, vložený do záväzkov zo 16. júla 2013 ako celok, ako to vyplýva z verzie návrhu záväzkov zo 14. júla 2013 v porovnaní s návrhom záväzkov zo 16. júla 2013, ktorý žalobkyňa predložila ako prílohu A 7 svojej žaloby.

173 Potvrdzuje to aj samotná žalobkyňa, ktorá v bode 127 žaloby uznáva, že zmluvné strany fúzie prevzali záväzky vo veci IAG/bmi ako základný text pre vypracovanie návrhu záväzkov zo 16. júla 2013, takže nemožno tvrdiť, že existuje akákoľvek kontinuita medzi bodom 1.11 návrhu záväzkov zo 14. júla 2013 a bodom 1.9 konečných záväzkov.

174 Okrem toho treba ešte uviesť, že ako bolo pripomenuté v bode 12 vyššie, Komisia výslovne a dvakrát požiadala, aby boli do záväzkov zahrnuté prednostné práva, pričom vo svojom e-maile z 13. júla 2013 spresnila, že sa musia zaviesť prednostné práva „z druhu tých“, ktoré boli navrhnuté vo veci IAG/bmi.

175 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že v odpovedi na túto žiadosť zmluvné strany fúzie spresnili, že prednostné práva boli zahrnuté „v súlade so žiadosťou“ Komisie, ako to vyplýva z e-mailu priloženého k návrhu záväzkov zo 16. júla 2013, ktorý po prvýkrát obsahoval ustanovenia týkajúce sa prednostných práv, ktoré sú totožné s ustanoveniami uvedenými v konečných záväzkoch.

176 Okrem toho zmluvné strany fúzie v tlačivách RM z 18. a 30. júla 2013 potvrdili splnenie záväzkov vo veci IAG/bmi bez toho, aby akokoľvek odkazovali na odchýlku, pokiaľ ide o ustanovenia týkajúce sa prednostných práv.

177 Za týchto podmienok nemožno prijať tvrdenia žalobkyne založené na genéze konečných záväzkov a údajnej povahe záväzkov vo veci A + + ako „stavu techniky“.

178 V šiestom rade žalobkyňa tvrdí, že rozdiel v znení jej záväzkov a záväzkov vo veci IAG/bmi a najmä formuláciu „v súlade s ponukou“ možno vysvetliť tým, že na rozdiel od veci IAG/bmi sa prejednávaná vec týka len jedného leteckého spojenia.

179 Keďže tvrdenia žalobkyne treba chápať v tom zmysle, že zmeny v znení sa majú vykladať ako „objasnenia požadované osobitnými okolnosťami tohto prípadu“, v súlade s informáciami uvedenými v tlačive RM, ani toto tvrdenie nemôže uspieť.

180 Na jednej strane túto tézu vyvracia samotná žalobkyňa. V odseku 3 svojich písomných odpovedí zo 14. februára 2020 na otázky Všeobecného súdu totiž tvrdí, že zmluvné strany fúzie sa nedomnievali, že formulácia „v súlade s ponukou“ spadá pod pojem „objasnenia požadované osobitnými okolnosťami tohto prípadu“.

181 Na druhej strane a v každom prípade treba konštatovať, že počet leteckých spojení nie je vôbec relevantný, pokiaľ ide o otázku, na akej úrovni sa majú prevádzkové intervaly využiť na to, aby predstavovali „riadne využitie“ na účely priznania prednostných práv.

182 V siedmom rade je potrebné preskúmať ešte niekoľko ďalších tvrdení žalobkyne. Tá totiž tvrdí, že Komisia si mala všimnúť zmenu vykonanú v texte konečných záväzkov vo vzťahu k relevantným ustanoveniam záväzkov vo veci IAG/bmi a „mala posúdiť formuláciu a jej prípadné dôsledky“. Okrem toho vo svojich odpovediach na otázky položené Všeobecným súdom sa domnieva, že Komisia „podrobne“ porovnala znenie relevantných ustanovení a vtedy zistila a schválila skutočnosť, že boli prevzaté „technické prvky“ záväzkov vo veci A + +.

183 Žalobkyňa pritom súčasne tvrdí, že „v skutočnosti nikto nemal dôvody preskúmať konkrétnu formuláciu v tomto prípade“ a že „nebolo potrebné, aby zmluvné strany fúzie alebo Komisia skúmali predmetnú formuláciu“.

184 V každom prípade tieto tvrdenia žalobkyne nemôžu obstáť.

185 V rozsahu, v akom žalobkyňu treba chápať v tom zmysle, že tvrdí, že Komisia si bola vedomá zmeny znenia spôsobenej vložením formulácie „v súlade s ponukou“, je toto tvrdenie irelevantné.

186 Javí sa totiž, že Komisia uznala, že konštatovala zmeny v znení záväzkov. Z toho však nevyplýva, že Komisia mala dospieť k záveru, že tieto zmeny boli podstatné pre výklad pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 konečných záväzkov a neboli len „drobnou jazykovou odchýlkou“.

187 Z tých istých dôvodov nemôže uspieť tvrdenie, podľa ktorého Komisia pochopila a schválila skutočnosť, že boli prevzaté „technické prvky“ záväzkov vo veci A + +.

188 Komisia totiž tým, že považovala formuláciu „v súlade s ponukou“ za „drobnú jazykovú odchýlku“, vyhodnotila práve toto doplnenie ako „technický“, a nie podstatný prvok.

189 Ak by sa tvrdenia žalobkyne mali chápať v tom zmysle, že ak by Komisia vykonala preskúmanie s náležitou starostlivosťou, musela by si nielen všimnúť zmenu textu, ale aj chápať túto zmenu ako relevantnú a podstatnú pre priznanie prednostných práv, treba konštatovať, že takéto tvrdenie by nebolo dôvodné.

190 V tejto súvislosti Všeobecný súd odkazuje na príslušné povinnosti Komisie a podnikov oznamujúcich koncentráciu, ako sú uvedené v bodoch 129 až 133 vyššie.

191 Ako bolo pripomenuté v bode 116 vyššie, má Komisia povinnosť „postupovať pri výkone svojej povinnosti kontroly koncentrácií s čo najväčšou náležitou starostlivosťou“.

192 Táto povinnosť však nemá za cieľ zbaviť podniky oznamujúce koncentráciu ich povinnosti uviesť v tlačive RM presné a správne informácie.

193 Podnik, ktorý v tlačive RM poskytol informácie, totiž v zásade nemôže tvrdiť, že Komisia musí odhliadnuť od uvedených informácií a s väčšou pozornosťou preskúmať znenie navrhovaných záväzkov.

194 Z tvrdenia žalobkyne pritom práve vyplýva, že Komisia mala chápať formuláciu „v súlade s ponukou“ ako relevantnú pre priznanie prednostných práv, a to napriek skutočnosti, že informácie poskytnuté zmluvnými stranami fúzie v tlačive RM mali odlišný význam.

195 V prejednávanej veci však Komisia bez toho, aby sa dopustila nesprávneho posúdenia, mohla v napadnutom rozhodnutí považovať formuláciu „v súlade s ponukou“ nachádzajúcu sa v bode 1.9 konečných záväzkov za irelevantnú pre priznanie prednostných práv.

196 Vzhľadom na genézu záväzkov pripomenutú v bodoch 169 až 175 vyššie totiž Komisia nemusela dospieť k záveru, že rozdiel medzi znením návrhov záväzkov zo 14. júla 2013 a znením návrhov záväzkov zo 16. júla 2013 bol podstatný.

197 To platí o to viac, že podľa štruktúry dotknutých ustanovení o záväzkoch vo veci IAG/bmi vyplývajúcej zo spôsobu, akým sú štruktúrované, podmienky upravujúce nadobudnutie prednostných práv sú v nich upravené bodom zodpovedajúcim bodu 1.10 konečných záväzkov.

198 Keďže žalobkyňa zmenila bod 1.9 konečných záväzkov prostredníctvom formulácie „v súlade s ponukou“, Komisia mala o to menej dôvod domnievať sa, že táto zmena znenia mohla byť iná než „drobná jazyková odchýlka“ v zmysle tlačiva RM.

199 Okrem toho, ak by zmluvné strany fúzie mali v úmysle dať ustanoveniam týkajúcim sa prednostných práv obsiahnutým v konečných záväzkoch iný zmysel v porovnaní s ustanoveniami obsiahnutými v záväzkoch vo veci IAG/bmi, mohli by a mali o tom informovať Komisiu tým, že to jasne uvedú v tlačive RM.

200 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobkyni sa nepodarilo vyvrátiť záver uvedený v bode 63 napadnutého rozhodnutia. Z toho vyplýva, že formulácia „v súlade s ponukou“ uvedená v bode 1.9 konečných záväzkov predstavuje len „drobnú jazykovú odchýlku“ v porovnaní so záväzkami vo veci IAG/bmi, podľa ktorých priznanie prednostných práv nepodlieha požiadavke, aby sa letecká služba počas doby využívania prevádzkovala v súlade s ponukou.

O systematickom výklade predmetných ustanovení

201 Podľa bodu 57 napadnutého rozhodnutia skutočnosť, že konečné záväzky obsahujú definíciu „zneužitia“, ale nie „riadneho využitia“, naznačuje existenciu rovnocennosti medzi „riadnym využitím“ a „neexistenciou zneužitia“. Situáciu, ktorá nezodpovedá „zneužitiu“ prevádzkových intervalov, možno teda považovať za „riadne využitie“.

202 Bod 64 napadnutého rozhodnutia uvádza, že prednostné práva sa riadia bodom 1.10 konečných záväzkov, zatiaľ čo bod 1.9 sa vzťahuje na cieľ záväzku o prevádzkových intervaloch. Bolo by teda v rozpore so štruktúrou predmetných ustanovení podriadiť priznanie prednostných práv podmienkam založeným na bode 1.9 konečných záväzkov.

203 Žalobkyňa spochybňuje tento výklad viacerými tvrdeniami.

204 V prvom rade na účely preskúmania výkladu Komisie uvedeného v napadnutom rozhodnutí s prihliadnutím na tvrdenia žalobkyne treba po prvé uviesť, že pokiaľ ide o prirovnanie „riadneho využitia“ k neexistencii „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov, tak ako bolo vykonané v napadnutom rozhodnutí, v bode 100 vyššie sa konštatuje, že výraz „riadne využitie“ nie je sám osebe relevantný, ale vyžaduje si konkrétny referenčný rámec, na základe ktorého možno určiť, čo v prejednávanej veci predstavuje využitie, ktoré možno považovať za „riadne“.

205 Za týchto podmienok vo všeobecnosti nič nebráni tomu, aby sa na účely poskytnutia presného významu pojmu „riadne využitie“ vychádzalo z iných ustanovení konečných záväzkov.

206 Po druhé prirovnanie „riadneho využitia“ k neexistencii „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov je odôvodnené z viacerých hľadísk.

207 Pojem „zneužitie“ má zmysel, ktorý možno chápať ako „neprimerané alebo nevhodné použitie“, ako sa konštatovalo v bode 103 vyššie, takže sa zdá, že je možné prirovnať „riadne využitie“ k neexistencii „zneužitia“.

208 Ďalej žalobkyňa vytýka vedľajšiemu účastníkovi konania nedostatočné využívanie prevádzkových intervalov. Bod 1.13 písm. b) konečných záväzkov pritom upravuje práve prípad nedostatočného využívania prevádzkových intervalov tým, že ho označuje za „zneužitie“.

209 Napokon treba uviesť, že v záväzkoch vo veci IAG/bmi, ktoré mali zmluvné strany fúzie prijať na výslovnú žiadosť Komisie ako vzor prednostných práv v konečných záväzkoch, sa ustanovenia týkajúce sa „zneužitia“ objavujú v oddiele nazvanom „Priznanie prednostných práv k prevádzkovým intervalom“. Preto treba uviesť, že v súlade so spôsobom, akým sú štruktúrované tieto záväzky, sú ustanovenia týkajúce sa „zneužitia“ relevantné pre priznanie prednostných práv.

210 Na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, názov oddielu v právnych textoch má význam, keď ide o systematický výklad ustanovení.

211 Ako sa však konštatovalo v bode 200 vyššie, zmluvné strany fúzie mali zaviesť prednostné práva „takého druhu, ako sú tie“ navrhnuté vo veci IAG/bmi a Komisia sa mohla oprávnene domnievať, že rozdiel medzi znením bodu 1.3.1 týchto záväzkov a znením bodu 1.9 konečných záväzkov predstavuje len „drobnú jazykovú odchýlku“, ktorá neodráža vôľu zmluvných strán fúzie priznať odlišný význam prednostným právam stanoveným v konečných záväzkoch.

212 Treba sa teda domnievať, že ustanovenia týkajúce sa „zneužitia“ môžu byť v prejednávanej veci relevantné na priznanie prednostných práv.

213 V druhom rade, ako už bolo uvedené v bode 197 vyššie, podľa štruktúry relevantných ustanovení záväzkov vo veci IAG/bmi sú podmienky upravujúce nadobudnutie prednostných práv stanovené v ich bode 1.3.2, ktorý zodpovedá bodu 1.10 konečných záväzkov, zatiaľ čo ich bod 1.3.1, ktorý zodpovedá bodu 1.9 konečných záväzkov, má za cieľ špecifikovať „konkurencieschopnú leteckú službu“, ktorú možno prevádzkovať počas doby využívania.

214 Táto štruktúra je prevzatá do konečných záväzkov, ako to jasne vyplýva z definícií pojmov, ktoré sú v nich uvedené.

215 Štruktúra predmetných znení ustanovení sa stáva ešte jasnejšou porovnaním bodov týkajúcich sa špecifikácie „konkurencieschopnej leteckej služby“ záväzkov vo veciach A + + a IAG/bmi a bodu 1.9 konečných záväzkov.

216 Z bodu 1.2.6 záväzkov vo veci A + +, ktoré okrem iného nestanovujú možnosť nadobudnutia prednostných práv, totiž vyplýva, že nový účastník trhu má využívať prevádzkové intervaly len na „poskytovanie služieb navrhnutých v ponuke“ a nemôže ich využiť na iné spojenie. V tejto súvislosti odkaz na ponuku slúži na spresnenie oprávneného využitia prevádzkových intervalov na dotknutých spojeniach medzi letiskami.

217 Pokiaľ ide o bod 1.3.1 záväzkov vo veci IAG/bmi týkajúci sa „konkurencieschopnej leteckej služby“, tento bod rovnako ako bod 1.2.6 záväzkov vo veci A + + špecifikuje oprávnené využitie prevádzkových intervalov. Pojem oprávnené využitie je v tejto súvislosti namiesto odkazu na ponuku nového účastníka

trhu spresnený v prvej vete, a to poskytnutie služby na trase medzi dvojicou letísk. Vzhľadom na to, že vo veci IAG/bmi má nový účastník trhu možnosť nadobudnúť prednostné práva, čo zahŕňa práve možnosť využívať prevádzkové intervaly na akomkoľvek leteckom spojení, však bolo užitočné v druhej vete bodu 1.3.2 objasniť, že zákaz využívať prevádzkové intervaly na inej trase medzi dvojicou letísk sa neuplatňuje absolútne, ale len počas doby využívania a kým nový účastník trhu nenadobudne prednostné práva.

218 V kontexte záväzkov vo veci IAG/bmi sa tak druhá veta ich bodu 1.3.1 chápe ako jednoduché vysvetlenie.

219 Bod 1.9 konečných záväzkov v zásade sleduje model bodu 1.3.1 záväzkov vo veci IAG/bmi. V prvej vete bodu 1.9 konečných záväzkov je totiž stanovené oprávnené využívanie prevádzkových intervalov prostredníctvom údaja, podľa ktorého „vo všeobecnosti“ nový účastník trhu môže využívať prevádzkové intervaly len na to, aby prevádzkoval službu na spojení medzi dotknutou dvojicou miest. V druhej vete sa spresňuje, že tento zákaz sa neuplatní, ak nový účastník trhu prevádzkoval túto službu počas doby využívania.

220 Za týchto podmienok sa zdá, že doplnok „v súlade s ponukou“, keďže ho treba chápať ako „faktickú“ definíciu prednosti, ako to tvrdí žalobkyňa, sa svojím znením značne odchyľuje od toho, ako sú štruktúrované príslušné ustanovenia záväzkov vo veci IAG/bmi, ktoré mali zmluvné strany fúzie považovať za vzor.

221 Cieľom druhej vety bodu 1.3.1 záväzkov vo veci IAG/bmi je totiž len objasniť skutočnosť, že zákaz využívania prevádzkových intervalov na trase medzi inou dvojicou miest sa neuplatní v prípade nadobudnutia prednostných práv. Táto veta teda nestanovuje kvalitatívne požiadavky podmieňujúce využívanie prevádzkových intervalov na iných spojeniach.

222 Okrem toho v záväzkoch vo veci A + + odkaz na ponuku nového účastníka trhu slúži len na objasnenie skutočnosti, že prevádzkové intervaly môžu byť využívané iba na spojení dohodnutom v uvedenej ponuke bez ukladania požiadaviek týkajúcich sa využívania prevádzkových intervalov.

223 Hoci z vyššie uvedeného vyplýva, že zmluvné strany fúzie tým, že spojili ustanovenia prevzaté zo záväzkov vo veci IAG/bmi a časť vety vychádzajúcej zo záväzkov vo veci A + +, sa odchýlili od záväzkov vo veci IAG/bmi, ktoré sa napriek tomu považovali za vzorové, treba uviesť, že výklad, podľa ktorého bod 1.9 konečných záväzkov obsahuje „faktickú“ definíciu prednostných práv, je z viacerých hľadísk nezlučiteľný so štruktúrou predmetných ustanovení.

224 Po prvé, ako vyplýva z bodov 1.9 a 1.10 konečných záväzkov a ako to okrem iného potvrdzuje časť „definícií“ uvedených záväzkov, cieľom prvého bodu je špecifikovať využívanie prevádzkových intervalov, ktoré môžu byť uskutočňované počas doby využívania, zatiaľ čo druhý bod špecifikuje podmienky, ktoré musia byť splnené na nadobudnutie prednostných práv.

225 Za týchto podmienok by bolo v rozpore so štruktúrou predmetných ustanovení považovať druhú vetu bodu 1.9 konečných záväzkov za „faktickú“ definíciu podmienok priznania prednostných práv.

226 Po druhé, ak by sa potvrdila téza, podľa ktorej bod 1.9 konečných záväzkov obsahuje „faktickú“ definíciu podmienok priznania prednostných práv, existovali by nielenže dve definície tohto pojmu, ale viedlo by to aj k protichodným podmienkam na priznanie prednostných práv.

227 Na jednej strane z druhej vety bodu 1.9 konečných záväzkov totiž vyplýva, že nový účastník trhu musí počas doby využívania prevádzkovať leteckú službu „v súlade s ponukou“, a na druhej strane z bodu 1.10 konečných záväzkov vyplýva, že nový účastník trhu musí počas doby využívania „riadne využiť“ prevádzkové intervaly.

228 V tejto súvislosti nemôže uspieť tvrdenie žalobkyne smerujúce k odstráneniu tohto rozporu.

229 Podľa žalobkyne s cieľom „vyhnúť sa konfliktu medzi bodom 1.9 a bodom 1.10“ konečných záväzkov treba na účely určenia existencie „riadneho využitia“ preskúmať, či boli prevádzkové intervaly prevádzkované „v súlade s ponukou“.

230 Z tézy žalobkyne však v prvom rade vyplýva, že formulácia „v súlade s ponukou“ uvedená v bode 1.9 konečných záväzkov je podmienkou priznania prednostných práv, čím sa vytvára rozpor s bodom 1.10 uvedených záväzkov, aby sa následne odstránil tým, že sa „riadne využitie“ bude považovať za využitie „v súlade s ponukou“.

231 Takýto výkladový postup je nielen umelý, ale naráža aj na skutočnosť, že z bodu 1.10 konečných záväzkov výslovne vyplýva, že obsahuje definíciu prednostných práv, ktorá stanovuje podmienky priznania týchto práv.

232 Po tretie z preskúmania relevantnosti údajov uvedených v tlačive RM vyplýva, že formulácia „v súlade s ponukou“ je len „drobnou jazykovou odchýlkou“.

233 Za týchto podmienok nemožno súhlasiť s prístupom žalobkyne spočívajúcim v považovaní formulácie „v súlade s ponukou“ za podstatnú podmienku priznania prednostných práv, ktorá prakticky nahrádza podmienku výslovne stanovenú v bode 1.10 konečných záväzkov.

234 Zdá sa teda, že zložitosť výkladu pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 konečných záväzkov vyplýva zo skutočnosti, že zmluvné strany fúzie vložili do bodu 1.9 uvedených záväzkov formuláciu „v súlade s ponukou“. Namiesto použitia ustanovení takého druhu, ako sú záväzky vo veci IAG/bmi, ako to výslovne požadovala Komisia, sa totiž zmluvné strany fúzie rozhodli zlúčiť ustanovenia týchto záväzkov s prvkami prevzatými zo záväzkov vo veci A + +, pričom doplnili výraz „v súlade s ponukou“ do bodu 1.9 konečných záväzkov.

235 Po tretie treba konštatovať, že žalobkyni sa nepodarilo predložiť tvrdenia týkajúce sa štruktúry relevantných ustanovení obsiahnutých v konečných záväzkoch, ktoré by mohli spochybniť prirovnanie „riadneho využitia“ k neexistencii „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 uvedených záväzkov.

236 Žalobkyňa v tejto súvislosti po prvé tvrdí, že ustanovenia týkajúce sa „zneužitia“ stanovené v bodoch 1.13 a 1.14 konečných záväzkov majú svoj vlastný účel, čo znamená, že pojem „zneužitie“ uvedený v bode 1.13 konečných záväzkov nemožno použiť na určenie významu pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 uvedených záväzkov.

237 V tejto súvislosti žalobkyňa uvádza, že záväzky týkajúce sa prevádzkových intervalov, ktoré Komisia v minulosti schválila, obsahovali body týkajúce sa „zneužitia“, hoci nestanovovali prednostné práva, ako napríklad záväzky vo veci A + +.

238 V tejto súvislosti žalobkyňa okrem toho tvrdí, že cieľom bodov týkajúcich sa „zneužitia“ je chrániť integritu záväzku týkajúceho sa prevádzkových intervalov a leteckej spoločnosti, ktorá poskytuje prevádzkové intervaly.

239 Tieto tvrdenia sú irelevantné. V tejto súvislosti stačí uviesť, ako to správne robí Komisia, že okolnosť, že ustanovenia týkajúce sa „zneužitia“ majú vlastný účel, nevylučuje, že bod 1.13 konečných záväzkov týkajúci sa „zneužitia“ môže byť relevantný aj na určenie toho, čo predstavuje „riadne využitie“.

240 Žalobkyňa po druhé tvrdí, že k preskúmaniu „zneužitia“ dochádza, ako to vyplýva z bodov 1.13 a 1.14 konečných záväzkov, nepretržite počas doby využívania prevádzkových intervalov, teda počas šiestich sezón podľa združenia IATA, zatiaľ čo preskúmanie „riadneho využitia“ sa uskutočňuje, ako to vyplýva z bodu 1.11 konečných záväzkov, na konci doby využívania.

241 Žalobkyňa z toho vyvodzuje, že je „absurdné a umelé“ skúmať na konci doby využívania, či došlo k „zneužitiu“. Pravidlá uvedené v bode 1.14 konečných záväzkov totiž stanovujú, že v prípade „zneužitia“ prevádzkových intervalov novým účastníkom trhu sa dohoda o uvoľnení prevádzkových intervalov ukončí, takže „nový účastník trhu, ktorý sa nachádza v situácii zneužitia, nemôže dosiahnuť koniec doby využívania a domáhať sa priznania prednostných práv“.

242 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že skutočnosť, že preskúmanie „zneužitia“ sa vykonáva nepretržite počas doby využívania, neznamená, na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, že neskoršie preskúmanie z dôvodu preskúmania „riadneho využitia“ by bolo neadekvátne. Vždy sa totiž môže stať, že nebol dodržaný postup upravený v bode 1.14 konečných záväzkov, že nový účastník trhu v stanovenej lehote upustil od „zneužitia“ alebo že zmluvné strany neuplatnili svoje právo vypovedať dohodu o uvoľnení prevádzkových intervalov z dôvodu zneužitia zo strany nového účastníka trhu.

243 Žalobkyňa po tretie tvrdí, že rovnocennosť medzi „riadnym využitím“ a neexistenciou „zneužitia“ spôsobuje neplatnosť postupu stanoveného v bode 1.11 konečných záväzkov, podľa ktorého Komisia na základe odporúčania nezávislého monitorovacieho správcu, prípadne schvaľuje prednostné práva. V rozsahu, v akom by nový účastník trhu dodržiaval zásadu „využitých alebo stratených prevádzkových intervalov“ podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch a okrem toho by prevádzkoval prevádzkové intervaly bez „zneužitia“, by mu totiž boli pridelené prevádzkové intervaly v budúcom plánovacom období podľa článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia. Ak by to postačovalo na získanie prednosti, záväzky by predpokladali, že nový účastník trhu bude považovaný za subjekt, ktorý má prednostné práva za predpokladu, že vždy využíval prevádzkové intervaly podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch na konci doby využívania.

244 V tejto súvislosti však Komisia v bode 83 vyjadrenia k žalobe bez toho, aby jej žalobkyňa odporovala, uvádza, že žalobkyňa nesprávne obmedzuje pôsobnosť ustanovení týkajúcich sa „zneužitia“ uvedených v bode 1.13 konečných záväzkov na zásadu „využitých alebo stratených prevádzkových intervalov“. Zo samotného znenia bodu 1.13 konečných záväzkov totiž vyplýva, že samotné dodržanie tohto posledného uvedeného pravidla nestačí na konštatovanie neexistencie „zneužitia“.

245 Po štvrté tvrdenie žalobkyne založené na údajnom „koherentnom systéme“ nemôže uspieť.

246 V tejto súvislosti podľa žalobkyne z bodov 1.1, 1.9, 1.10, 1.24, 1.26 a 1.27 konečných záväzkov vyplýva, že tvoria koherentný systém, v ktorom sú prevádzkové intervaly sprístupnené novým účastníkom trhu na účely prevádzkovania každodennej frekvencie na trase medzi dotknutou dvojicou letísk v rámci limitu siedmich frekvencií za týždeň. Noví účastníci trhu musia z dôvodu „hlavných podmienok“ svojej formálnej ponuky spresniť počet frekvencií, a teda aj prevádzkové intervaly, ktoré chcú získať. Formálne ponuky sa posudzujú a prípadne zaraďujú podľa účinnosti konkurenčného tlaku, ktorý by bol vyvíjaný. V tejto súvislosti počet požadovaných frekvencií predstavuje kritérium posúdenia. Po pridelení prevádzkových intervalov na základe formálnej ponuky by nový účastník trhu mal využívať tieto prevádzkové intervaly spôsobom, ktorý je v súlade s ponukou počas šiestich po sebe nasledujúcich sezón, predtým, ako môže získať povolenie využívať prevádzkové intervaly na trase medzi inou dvojicou miest na základe posúdenia, či potenciálne nový účastník trhu „riadne využil“ prevádzkové intervaly.

247 Treba uviesť, že argumentácia žalobkyne spočíva najmä vo vyvodení záverov na základe ustanovení upravujúcich ponuku nového účastníka trhu a hodnotenia tejto ponuky na účely výkladu pojmu „riadne využitie“ uvedeného v bode 1.10 konečných záväzkov, ktorý sa týka priznania prednostných práv.

248 Ako však správne uvádza Komisia, ustanovenia upravujúce ponuku nového účastníka trhu a hodnotenie tejto ponuky sú relevantné pre priznanie opravných prevádzkových intervalov novému účastníkovi trhu, ale zo systematického hľadiska nemajú za úlohu stanoviť podmienky, ktoré musí

nový účastník trhu splniť na priznanie prednostných práv. Z toho istého dôvodu žalobkyňa nemôže zakladať svoje tvrdenie na hodnotení ponuky vedľajšieho účastníka konania Komisiou a nezávislým monitorovacím správcom.

249 Z vyššie uvedeného vyplýva, že podľa systematického výkladu predmetných ustanovení pojem „riadne využitie“ uvedený v bode 1.10 konečných záväzkov možno chápať ako neexistenciu „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 uvedených záväzkov. V dôsledku toho sa žalobkyni nepodarilo preukázať, že systematický výklad, z ktorého vychádzala Komisia v napadnutom rozhodnutí, bol v rozpore so všeobecnou štruktúrou ustanovení konečných záväzkov.

O výklade predmetných ustanovení s prihliadnutím na ich cieľ a kontext

250 Podľa bodov 54 až 57 napadnutého rozhodnutia priznanie prednostných práv má za cieľ podnietiť potenciálne nového účastníka trhu na prevádzkovanie spojenia Londýn – Philadelphia. Na tento účel je dôležité, aby kritériá priznania prednostných práv boli jasné a overiteľné a zabezpečili právnu istotu nového účastníka trhu. Potrebnú právnu istotu však zabezpečuje len výklad, podľa ktorého „riadne využitie“ je chápané v zmysle neexistencie „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

251 Žalobkyňa spochybňuje tento výklad viacerými tvrdeniami.

252 Žalobkyňa výkladu uplatnenému v napadnutom rozhodnutí vytýka najmä, že neberie do úvahy cieľ a kontext predmetných ustanovení.

253 Pokiaľ ide po prvé o cieľ predmetných ustanovení, vzhľadom na ktorý sa má vykladať pojem „riadne využitie“, žalobkyňa tvrdí, že cieľom konečných záväzkov je zabezpečiť, aby sa opravné prevádzkové intervaly využívali počas šiestich sezón doby využívania tak, aby vyvolali maximálny konkurenčný tlak, a teda čo najviac možných výhod pre spotrebiteľa, pričom sa v rámci možností prevezme najmä každodenná služba, ktorú predtým zabezpečovala US Airways. V tejto súvislosti žalobkyňa tvrdí, že cieľ konečných záväzkov spočíva v odstránení všetkých závažných pochybností vyvolaných fúziou. Výklad Komisie je teda nesprávny, keďže pripisuje príliš veľký význam cieľu, ktorým je väčšia atraktívnosť prevádzkových intervalov.

254 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že záväzky predstavujú neoddeliteľnú súčasť rozhodnutia o povolení a musia sa vykladať vo svetle tohto rozhodnutia, ako bolo konštatované v bode 112 vyššie.

255 Ako vyplýva najmä z prvého odseku konečných záväzkov, zmluvné strany fúzie ich prijali, aby Komisii umožnili konštatovať, že rozptýlili jej závažné pochybnosti, a vyhlásiť tak fúziu za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

256 Ako totiž žalobkyňa uznáva v bode 14 žaloby, Komisia sa domnievala, že zápis prednostných práv bol nevyhnutný na odstránenie akýchkoľvek závažných pochybností spôsobených fúziou.

257 V tejto súvislosti z bodu 179 rozhodnutia o povolení vyplýva, že záväzky týkajúce sa prevádzkových intervalov sú pre Komisiu prijateľné len v rozsahu, v akom bolo dostatočne jasné, že nový účastník trhu by skutočne prevzal prevádzkové intervaly.

258 Deklarovaným cieľom priznania prednostných práv teda bolo, ako to vyplýva z bodu 1.1 tlačiva RM z 30. júla 2013 a potvrdzuje to bod 181 rozhodnutia o povolení, zvýšiť atraktívnosť ponuky prevádzkových intervalov.

259 Okrem toho treba pripomenúť, že Komisia v bode 186 rozhodnutia o povolení dospela k záveru, že najmä vzhľadom na „údaje o pravdepodobnom a včasnom vstupe“ bol záväzok týkajúci sa prevádzkových intervalov „kľúčovým prvkom pravdepodobného a včasného vstupu na spojenie Londýn-Philadelphia“.

260 Okrem toho, ako vyplýva z judikatúry pripomenutej v bode 118 vyššie, Komisia musí byť schopná s istotou dospieť k záveru, že bude možné splniť záväzky.

261 Z toho vyplýva, ako sa uvádza v bode 55 napadnutého rozhodnutia, že zahrnutie prednostných práv do konečných záväzkov malo za cieľ podnietiť nového účastníka trhu, aby prevzal prevádzkové intervaly, aby tak bola dostatočne zabezpečená skutočnosť, že záväzky budú naozaj splnené.

262 Naopak, nemožno prijať tvrdenie žalobkyne týkajúce sa „maximálneho konkurenčného tlaku“, z ktorého najmä vyplýva, že každodenná služba, ktorú predtým zabezpečovala US Airways, bude v čo najväčšej možnej miere prevzatá.

263 Po prvé totiž tvrdenie založené na maximálnom konkurenčnom tlaku nemá oporu v rozhodnutí o povolení, ako to vyplýva z vyššie vykonaného preskúmania. Hoci sa žalobkyňa v tejto súvislosti opiera o body 180 a 186 rozhodnutia o povolení, stačí konštatovať, že samotné znenie týchto bodov nepodporuje jej tvrdenie.

264 Po druhé tvrdenie založené na maximálnom konkurenčnom tlaku nemá oporu ani v ustanoveniach bodov 1.24 až 1.27 konečných záväzkov týkajúcich sa ponuky potenciálne nového účastníka trhu a výberového konania, z ktorých podľa žalobkyne vyplýva, že subjektom, ktorý sa má vybrať, je subjekt, ktorý vyvinie najúčinnejší konkurenčný tlak.

265 V tejto súvislosti však stačí uviesť, že v bode 248 vyššie bolo konštatované, že ustanovenia upravujúce ponuku nového účastníka trhu a hodnotenie tejto ponuky sú relevantné pre priznanie opravných prevádzkových intervalov novému účastníkovi trhu, ale nemajú za cieľ určiť podmienky, ktoré musí nový účastník trhu splniť na účely priznania prednostných práv.

266 Po tretie samotná povaha prednostných práv je nezlučiteľná s tvrdením žalobkyne, podľa ktorého treba pojem „riadne využitie“ vykladať tak, aby sa zabezpečil „maximálny konkurenčný tlak“.

267 Priznanie prednostných práv totiž znamená, že nový účastník trhu má možnosť využívať prevádzkové intervaly na ktoromkoľvek letiskovom spojení po uplynutí obdobia prevádzkovania šiestich sezón podľa združenia IATA. Za týchto podmienok zaradenie prednostných práv do konečných záväzkov nemôže sledovať cieľ vytvoriť maximálny konkurenčný tlak na spojení Londýn – Philadelphia.

268 Po štvrté a v každom prípade treba poznamenať, že Komisia má podľa judikatúry pripomenutej v bodoch 119 a 120 vyššie širokú mieru voľnej úvahy pri posúdení, či záväzky predstavujú priamu a dostatočnú odpoveď, ktorá môže jasne rozptýliť akékoľvek závažné pochybnosti.

269 Keďže sa teda Komisia pri výkone svojej voľnej úvahy pri prijímaní rozhodnutia o povolení domnievala, že vloženie možnosti nadobudnúť prednostné práva bolo nevyhnutné na zatraktívnenie prevádzkových intervalov na to, aby bol vstup konkurenta dostatočne pravdepodobný a aby záväzky mohli rozptýliť jej pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť fúzie s vnútorným trhom, žalobkyňa nemôže nahradiť toto posúdenie svojím vlastným posúdením, podľa ktorého priznanie prevádzkových intervalov malo za cieľ zabezpečiť, aby potenciálne nový účastník trhu vyvíjal maximálny konkurenčný tlak na spojenie Londýn – Philadelphia.

270 To platí o to viac, že žalobkyňa nevytýka Komisii, že sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia vo svojom hodnotení, ktoré viedlo k rozhodnutiu o povolení.

271 Z toho vyplýva, že Komisia sa v napadnutom rozhodnutí správne domnievala, že možnosť priznať prednostné práva sledovala cieľ zatraktívniť prevádzkové intervaly.

272 Žalobkyňa po druhé spochybňuje výklad Komisie uvedený v bode 57 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého treba na účely zabezpečenia nevyhnutnej právnej istoty vykladať pojem „riadne využitie“ tak, že sa týka neexistencie „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

273 Podľa žalobkyne výklad pojmu „riadne využitie“ v tom zmysle, že sa vzťahuje na využívanie „v súlade s ponukou“ poskytuje novému účastníkovi trhu väčšiu právnu istotu, pretože on sám definuje podmienky svojej ponuky. Skutočnosť, že sa nový účastník trhu odchýli od svojej ponuky, síce môže byť zdrojom neistoty, ale sám by bol za ňu zodpovedný.

274 V tejto súvislosti treba po prvé zdôrazniť dôležitosť právnej istoty pre nového účastníka trhu.

275 Treba pripomenúť, že z bodu 125 vyššie vyplýva, že znenie konečných záväzkov je relevantné aj pre tretie osoby, ktoré preberajú činnosti účastníkov koncentrácie, keďže podmienky prevzatia takýchto činností sú vo veľkej miere vymedzené záväzkami, ktoré tak majú význam pre ich obchodné rozhodnutia a môžu u nich vyvolať legitímne očakávania.

276 Po druhé treba pripomenúť, že podľa výkladu zastávaného žalobkyňou pojem „riadne využitie“ zahŕňa voľnú úvahu Komisie pri určení, či využitie prevádzkových intervalov, ktoré nie je úplne „v súlade s ponukou“, môže byť napriek tomu považované za „riadne využitie“.

277 V zásade samotná existencia takejto voľnej úvahy pri rozhodovaní o prednostných právach v prospech Komisie má za následok, že priznanie týchto práv je pre nového účastníka trhu menej predvídateľné, než keby sa uplatňovali ustanovenia týkajúce sa „zneužitia“. To platí o to viac v prejednávanej veci, keďže konečné záväzky neobsahujú jasné a presné údaje, vzhľadom na ktoré by sa táto voľná úvaha mala vykonávať, s výnimkou ustanovení týkajúcich sa „zneužitia“, ktoré by podľa žalobkyne nemali byť zohľadnené.

278 Z vyššie uvedeného vyplýva, že výklad Komisie, podľa ktorého pojem „riadne využitie“ treba chápať ako neexistenciu „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov, je v súlade s cieľom predmetných ustanovení.

279 Pokiaľ ide po tretie o výklad vzhľadom na kontext konečných záväzkov, treba po prvé uviesť, že v bode 124 vyššie bolo uvedené, že tieto záväzky sa mali vykladať s prihliadnutím na nariadenie o prevádzkových intervaloch.

280 V tejto súvislosti je nesporné, že využívanie prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania počas doby využívania spĺňalo požiadavky stanovené v článku 10 ods. 2 a 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch s cieľom zachovať prevádzkové intervaly.

281 Je pravda, že skutočnosť, že využívanie prevádzkových intervalov bolo v súlade s ustanoveniami článku 10 ods. 2 a 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch, nevyhnutne neznamená, že ho treba považovať za „riadne využitie“ v zmysle bodu 1.10 konečných záväzkov. Ako totiž uvádza žalobkyňa, cieľ sledovaný ustanoveniami článku 10 ods. 2 a 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch sleduje vlastný cieľ, ktorý nemožno zamieňať s cieľom sledovaným priznaním prednostných práv.

282 Výklad obhajovaný žalobkyňou sa však odchyľuje od relevantných ustanovení právnej úpravy Únie v tejto oblasti.

283 V rozsahu, v akom ustanovenia článku 10 ods. 2 a 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch predstavujú referenčný právny rámec v Únii, bolo možné očakávať, že ak by sa podmienky priznania prednostných práv odchýlili od tohto rámca, vyplývalo by to jasne zo znenia konečných záväzkov. Ako

však vyplýva z vyššie vykonaného preskúmania, v prejednávanej veci to tak nie je. Výklad zastávaný žalobkyňou je totiž v podstate založený na formulácii „v súlade s ponukou“ uvedenej v bode 1.9 konečných záväzkov, ktorý predstavuje, ako sa konštatuje v bode 200 vyššie, len „drobnú jazykovú odchýlku“.

284 Žalobkyňa po druhé zdôrazňuje rozsah nedostatočného využívania prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania, ktorý je podľa nej bezprecedentný, a tvrdí, že je nepredstaviteľné, aby sa vedľajší účastník konania mohol vzhľadom na toto neodôvodnené nedostatočné využívanie domáhať priznania prednostných práv.

285 Okrem toho žalobkyňa tvrdí, že podľa jej výpočtov a ak by bol správny výklad Komisie, mohol vedľajší účastník konania využiť prevádzkové intervaly iba na 65 % a aj tak sa domáhať priznania prednostných práv, čo ohrozuje ciele konečných záväzkov, čo preukazuje, že výklad Komisie je nesprávny.

286 V tejto súvislosti z tabuliek predložených žalobkyňou v bode 42 žaloby vyplýva, že nedostatočné využívanie počas doby využívania vyplýva najmä zo skutočnosti, že vedľajší účastník konania vrátil 389 prevádzkových intervalov koordinátorovi pred uplynutím lehoty na vrátenie, zatiaľ čo z dôvodu zrušenia letov nebolo využitých iba 81 prevádzkových intervalov.

287 Okrem toho z týchto tabuliek vyplýva, že využívanie prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania, okrem vrátených prevádzkových intervalov, dosahovalo počas doby využívania úroveň pohybujúcu sa medzi 92 % a 100 %.

288 Z toho vyplýva, že rozsah nedostatočného využívania namietaného žalobkyňou vyplýva najmä zo skutočnosti, že vedľajší účastník konania využil možnosť poskytnutú v článku 10 ods. 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch vrátiť prevádzkové intervaly koordinátorovi pred uplynutím lehoty na ich vrátenie, čo malo za následok, že vrátené prevádzkové intervaly neboli zohľadnené pri výpočte prevádzkovej miery vo výške 80 % v súlade s pravidlom stanoveným v článku 10 ods. 2 uvedeného nariadenia.

289 V prejednávanej veci však nevzniká otázka, či odkaz uvedený v bode 1.13 konečných záväzkov na zásadu „využitých alebo stratených prevádzkových intervalov“ článku 10 ods. 2 nariadenia o prevádzkových intervaloch treba vykladať tak, že implicitne odkazuje aj na článok 10 ods. 3 uvedeného nariadenia.

290 Žalobkyňa totiž pred Všeobecným súdom nespochybňuje napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom uplatňuje článok 10 ods. 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch, aby vo svojom bode 83 dospel k záveru, že vrátené prevádzkové intervaly sa nemajú zohľadniť pri uplatňovaní zásady „využité alebo stratené prevádzkové intervaly“ a prahovej hodnoty vo výške 80 % vyplývajúcej z článku 10 ods. 2 toho istého nariadenia. Žalobkyňa v bode 7 repliky výslovne uznala, že vedľajší účastník konania sa nedopustil „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

291 V každom prípade tvrdenie žalobkyne založené na skutočnosti, že aj využívanie prevádzkových intervalov vo výške iba 65 % by vedľajšiemu účastníkovi konania umožnilo získať prednostné práva, je hypotetické. Z tabuliek poskytnutých žalobkyňou totiž vyplýva, že miera prevádzky prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania, aj pri zohľadnení tak vrátených prevádzkových intervalov, ako aj nevyužitých prevádzkových intervalov z dôvodu zrušenia letov, sa počas šiestich sezón podľa združenia IATA pohybovala v rozpätí medzi 76,4 % a 81 %. Za týchto podmienok však na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, nemožno prijať záver, že ciele konečných záväzkov boli ohrozené.

292 Vzhľadom na vyššie uvedené je výklad prijatý v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého treba pojem „riadne využitie“ chápať ako neexistenciu „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov, podporený cieľom dotknutých ustanovení a ich kontextom.

Záver Všeobecného súdu

293 Z vyššie uvedeného vyplýva, že výklad Komisie v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého treba pojem „riadne využitie“ uvedený v bode 1.9 konečných záväzkov vykladať v tom zmysle, že sa týka neexistencie „zneužitia“ (misuse) v zmysle bodu 1.13 uvedených záväzkov, nie je nesprávny a potvrdzuje ho doslovný a systematický výklad predmetných ustanovení, ako aj výklad zohľadňujúci tlačivo RM, ako aj cieľ dotknutých ustanovení a ich kontext.

294 Keďže žalobkyňa nespochybňuje záver vyvodený v bodoch 77, 86 a 90 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého využívanie prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania nepredstavuje „zneužitie“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov, treba dospieť k záveru, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď vedľajšiemu účastníkovi konania priznala prednostné práva, takže žalobu treba zamietnuť.

295 Za týchto okolností tvrdenia žalobkyne, ktoré neboli preskúmané v rámci vyššie vykonaného preskúmania a ktoré odporujú úvahám Komisie uvedeným v bodoch 58 až 65 napadnutého rozhodnutia, ktorými Komisia odmieta výklad zastávaný žalobkyňou, smerujú proti doplňujúcim dôvodom uvedeného rozhodnutia, a sú teda neúčinné. Nie je preto potrebné preskúmať ich dôvodnosť.

296 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že prvý žalobný dôvod treba zamietnuť.

O druhom žalobnom dôvode

297 Svojím druhým žalobným dôvodom, ktorý sa delí na štyri časti, žalobkyňa tvrdí, že Komisia nezohľadnila všetky skutočnosti relevantné na priznanie prednostných práv. V tejto súvislosti vytýka Komisii, že opomenula posúdiť rentabilitu služieb poskytovaných vedľajším účastníkom konania vo vzťahu k hodnote pridelených prevádzkových intervalov (prvá časť), vplyv skutočnosti, že vedľajší účastník konania nepožiadal o uzavretie osobitnej dohody o kvótach (druhá časť), stupeň nevyužívania prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania vo vzťahu k iným veciam v Únii týkajúcim sa záväzkov predložených leteckými spoločnosťami (tretia časť) a nárast efektívnosti, ktorý žalobkyňa preukázala (štvrtá časť).

298 Komisia sa domnieva, že druhý žalobný dôvod je neúčinný.

299 V tejto súvislosti treba uviesť, že z bodu 148 žaloby vyplýva, že žalobkyňa „uvádza tento žalobný dôvod dodatočne a/alebo subsidiárne na podporu zrušenia napadnutého rozhodnutia, najmä ak Všeobecný súd konštatuje, že je potrebné zohľadniť osobitné správanie [vedľajšieho účastníka konania] pri posudzovaní ‚riadneho využitia‘, vrátane podmienok, ktoré musí [vedľajší účastník konania] splniť, aby mu Komisia priznala prednostné práva“.

300 Okrem toho z bodu 7 repliky vyplýva, že žalobkyňa výslovne uznala, že vedľajší účastník konania „nezneužíval“ prevádzkové intervaly v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov a „potvrdzuje, že je potrebné zamietnuť jej žalobu, ak by sa Všeobecný súd domnieval, že Komisia sa dôvodne domnievala, že jediná analýza, ktorá sa vyžaduje na schválenie prednostných práv, spočíva v overení, či sa [vedľajší účastník konania] nedopustil ‚zneužitia‘ v zmysle bodu 1.13 záväzkov“.

301 Vzhľadom na to, že podľa preskúmania vykonaného v rámci prvého žalobného dôvodu treba pojem „riadne využitie“ vykladať tak, že sa týka neexistencie „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov, nie je potrebné skúmať dôvodnosť skutočností uvedených na podporu druhého žalobného dôvodu.

302 Okrem toho preskúmanie rôznych skutočností uvádzaných žalobkyňou v rámci jej druhého žalobného dôvodu, a to rentability služieb poskytovaných vedľajším účastníkom konania vo vzťahu k hodnote pridelených prevádzkových intervalov, vplyvu skutočnosti, že vedľajší účastník konania nepožiadal o uzavretie osobitnej dohody o kvótach, stupňa nevyužívania prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania s prihliadnutím na iné veci v Únii, ktoré sa týkajú záväzkov predložených leteckými spoločnosťami, a napokon nárastu efektívnosti preukázaného žalobkyňou, nie je relevantné pre posúdenie existencie „zneužitia“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov.

303 Z uvedeného vyplýva, že druhý žalobný dôvod treba zamietnuť.

O tretej časti návrhov žalobkyne

304 Žalobkyňa v žalobe navrhuje, aby Všeobecný súd prijal „akékoľvek iné vhodné rozhodnutie so zreteľom na okolnosti veci“.

305 Okrem toho žalobkyňa navrhuje, aby bola Komisia vyzvaná na predloženie viacerých dokumentov.

306 Následne žalobkyňa vzala späť časť svojej žiadosti o predloženie dokumentov, pričom trvala na časti svojej žiadosti o predloženie dokumentov, ktorá sa týkala formálnej ponuky vedľajšieho účastníka konania z 9. októbra 2014 týkajúcej sa opravných prevádzkových intervalov, správy monitorovacieho správcu z 23. októbra 2014, ktorou sa hodnotí formálna ponuka vedľajšieho účastníka konania týkajúca sa opravných prevádzkových intervalov, dôvernej verzie rozhodnutia o pridelení prevádzkových intervalov a dôverných verzií správ monitorovacieho správcu o súlade ukončenia sezóny pre šesť sezón zodpovedajúcich dobe využívania, vrátane správy monitorovacieho správcu o prednosti.

307 Vedľajší účastník konania predložil vo vyjadrení vedľajšieho účastníka konania podnikateľský plán, ktorý bol súčasťou jeho ponuky. Keďže žalobkyňa vo svojich pripomienkach k tomuto vyjadreniu neopakuje svoj návrh na predloženie celej ponuky, ale konštatuje, že vedľajší účastník konania „predložil ponuku a podnikateľský plán“, je potrebné konštatovať, že žalobkyňa vzala späť svoju požiadavku na predloženie ponuky vedľajšieho účastníka konania.

308 Opatrením na zabezpečenie priebehu konania Všeobecný súd požiadal Komisiu, aby predložila dokumenty, ktoré žalobkyňa ešte požadovala, s výnimkou „dôverných verzií správ monitorovacieho správcu o súlade ukončenia sezóny pre šesť sezón zodpovedajúcich dobe využívania“.

309 Pokiaľ totiž ide o tieto posledné uvedené dokumenty, treba pripomenúť, že prináleží Všeobecnému súdu, aby posúdil užitočnosť opatrení na zabezpečenie priebehu konania a dôkazných prostriedkov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. marca 2015, Deutsche Börse/Komisia, T-175/12, neuverejnený, EU:T:2015:148, bod 417 a citovanú judikatúru).

310 Keďže z vykonaného preskúmania vyplýva, že na účely priznania prednostných práv treba posúdiť, či využívanie prevádzkových intervalov vedľajším účastníkom konania nepredstavuje „zneužitie“ v zmysle bodu 1.13 konečných záväzkov a že medzi účastníkmi konania je nesporné, že to tak nie je, predloženie „správ monitorovacieho správcu o súlade ukončenia sezóny“ nie je pre vyriešenie sporu užitočné.

311 V rozsahu, v akom sa tretia časť žalobných návrhov týka opatrení na zabezpečenie priebehu konania nariadených Všeobecným súdom, ju treba zamietnuť.

312 Ak by sa naopak tretia časť žalobných návrhov mala vykladať ako návrh smerujúci k tomu, aby Všeobecný súd uložil Komisii príkazy, musela by byť vyhlásená za neprípustnú. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry do právomoci súdu Únie nepatrí, aby v rámci preskúmania zákonnosti, ktorú vykonáva, dával inštitúciám Únie príkazy alebo ich nahrádzal. Dotknutá inštitúcia je

na základe článku 266 ZFEÚ povinná prijať opatrenia, ktoré vyžaduje výkon rozsudku vyhláseného v rámci žaloby o neplatnosť (pozri rozsudok z 10. novembra 2017, Icap a i./Komisia, T-180/15, EU:T:2017:795, bod 35 a citovanú judikatúru).

313 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobu treba zamietnuť v celom rozsahu.

O trovách

314 Podľa článku 134 ods. 1 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Podľa článku 138 ods. 3 rokovacieho poriadku môže Všeobecný súd rozhodnúť, že vedľajší účastník konania znáša svoje vlastné trovy konania.

315 Keďže žalobkyňa nemala vo veci úspech a vedľajší účastník konania nepodal návrh týkajúci sa trov konania, je opodstatnené uložiť žalobkyni povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené Komisiou, zatiaľ čo vedľajší účastník konania znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (prvá rozšírená komora)

rozhodol takto:

1. **Žaloba sa zamieta.**

2. **American Airlines, Inc. znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť trovy konania, ktoré vynaložila Európska komisia.**

3. **Delta Air Lines, Inc. znáša svoje vlastné trovy konania.**

Kanninen Jaeger Półtorak

Porchia Stancu

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 16. decembra 2020.

Podpisy

Obsah

Okolnosti predchádzajúce sporu 1

Rozhodnutie o povolení fúzie a záväzky 2

Konečné záväzky 6

Napadnuté rozhodnutie 9

Konanie a návrhy účastníkov konania 12

Právny stav 13

O prvom žalobnom dôvode 13

O doslovnom výklade predmetných ustanovení 14

O zásadách výkladu formulácie „v súlade s ponukou“ 15

O výklade predmetných ustanovení s prihliadnutím na údaje tlačiva RM 17

O systematickom výklade predmetných ustanovení 23

O výklade predmetných ustanovení s prihliadnutím na ich cieľ a kontext 28

Záver Všeobecného súdu 32

O druhom žalobnom dôvode 32

O tretej časti návrhov žalobkyne 33

O trovách 34