Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (pierwsza izba w składzie powiększonym)

z dnia 16 grudnia 2020 r.*

Konkurencja – Koncentracje – Rynek transportu lotniczego – Decyzja uznająca koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym i z porozumieniem EOG – Zobowiązania – Decyzja przyznająca prawa nabyte – Naruszenie prawa – Pojęcie „właściwego wykorzystania”

W sprawie T-430/18

American Airlines, Inc., z siedzibą w Fort Worth, Teksas (Stany Zjednoczone), którą reprezentowali J.-P. Poitras, solicitor, oraz adwokaci J. Ruiz Calzado i J. Wileur,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, którą reprezentowali T. Franchoo, H. Leupold oraz L. Wildpanner, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popierana przez

Delta Air Lines, Inc., z siedzibą w Wilmington, Delaware (Stany Zjednoczone), którą reprezentowali M. Demetriou, QC, oraz adwokaci C. Angeli i I. Giles,

interwenient,

mającej za przedmiot wniesione na podstawie art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2018) 2788 final z dnia 30 kwietnia 2018 r. przyznającej Delta Air Lines prawa nabyte (sprawa M.6607 – US Airways/American Airlines),

SĄD (pierwsza izba w składzie powiększonym),

w składzie: H. Kanninen, prezes, M. Jaeger (sprawozdawca), N. Półtorak, O. Porchia i M. Stancu, sędziowie,

sekretarz: E. Coulon,

wydaje następujący

* Język postępowania: angielski.

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

Decyzja zezwalająca na połączenie i zobowiązania

1 W dniu 18 czerwca 2013 r. US Airways Group, Inc. (zwane dalej „US Airways”) i AMR Corporation (zwane dalej łącznie „stronami uczestniczącymi w połączeniu”), z których druga była spółką dominującą skarżącej, American Airlines, Inc., zgłosiły Komisji Europejskiej swój zamiar połączenia.

2 Komisja uznała, że koncentracja budzi poważne wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym w odniesieniu do połączenia długodystansowego, a mianowicie połączenia Londyn–Filadelfia, przy czym odnośnymi portami lotniczymi są Londyn Heathrow (Zjednoczone Królestwo) i Philadelphia International Airport (Stany Zjednoczone).

3 Aby odpowiedzieć na wyrażone przez Komisję poważne wątpliwości dotyczące koncentracji, strony uczestniczące w połączeniu zaproponowały podjęcie zobowiązań.

4 W tym względzie strony uczestniczące w połączeniu przedstawiły w dniu 10 lipca 2013 r. pierwszą propozycję zobowiązań (zwaną dalej „propozycją zobowiązań z dnia 10 lipca 2013 r.”).

5 Przedstawiciel stron uczestniczących w połączeniu wskazał w wiadomości elektronicznej załączonej do propozycji zobowiązań, że została ona oparta na niedawnych zobowiązaniach, w tym na zobowiązaniach w sprawie COMP/M.6447 – IAG/bmi (zwanej dalej „sprawą IAG/bmi”), w której wydano decyzję Komisji C(2012) 2320 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz.U. 2012, C 161, s. 2) oraz na zobowiązaniach w sprawie COMP/AT.39595 – A++ (zwanej dalej „sprawą A++”), w której wydano decyzję Komisji C(2013) 2836 z dnia 23 maja 2013 r. (Dz.U. 2013, C 201, s. 8).

6 W klauzuli 1.2.6 zobowiązań w sprawie A++ postanowiono, co następuje:

„Czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika po zakończeniu postępowania w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie jest wykorzystywany jedynie do świadczenia usługi zaproponowanej w ofercie zgodnie z klauzulą 1.3.9, w odniesieniu do której to usługi potencjalny wchodzący przewoźnik zwrócił się o przydzielenie czasu na start lub lądowanie, i nie może być wykorzystany na innej trasie”.

7 Klauzula 1.11 propozycji zobowiązań z dnia 10 lipca 2013 r. miała następujące brzmienie:

„Czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika w postępowaniu w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie zostanie wykorzystany wyłącznie w celu świadczenia konkurencyjnej usługi lotniczej zaproponowanej w ofercie zgodnie z klauzulą 1.24, w odniesieniu do której to usługi potencjalny wchodzący przewoźnik zażądał czasu na start lub lądowanie, i nie może być wykorzystany na innej trasie”.

8 W dniu 12 lipca 2013 r. Komisja odrzuciła propozycję zobowiązań z dnia 10 lipca 2013 r., podkreślając w szczególności, że w zobowiązaniach tych powinny zostać zapisane prawa nabyte.

9 W dniu 14 lipca 2013 r. strony uczestniczące w połączeniu przedstawiły zmienione zobowiązania, do których nie włączyły jednak praw nabytych, uznawszy, że nie było to właściwe w niniejszej sprawie (zwane dalej „propozycją zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r.”).

10 Klauzula 1.11 propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r. miała następujące brzmienie:

„Czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika w postępowaniu w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie zostanie wykorzystany wyłącznie w celu świadczenia konkurencyjnej usługi lotniczej zgodnie z klauzulą 1.23 i nie może zostać wykorzystany na innej trasie niż LHR-PHL".

11 Do propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r. dołączona była wersja zawierająca uwidocznienie wprowadzanych modyfikacji (track-changes) odzwierciedlające zmiany wprowadzone do propozycji zobowiązań z dnia 10 lipca 2013 r.

12 W dniu 15 lipca 2013 r. Komisja ponownie odrzuciła zobowiązania zaproponowane przez strony uczestniczące w połączeniu i zażądała włączenia do tych zobowiązań praw nabytych „takiego rodzaju jak" zaproponowane w sprawie IAG/bmi. Komisja uznała, że wpisanie praw nabytych jest konieczne w celu wyeliminowania wszelkich poważnych wątpliwości powstałych w wyniku koncentracji.

13 Mająca znaczenie dla sprawy część zobowiązań w sprawie IAG/bmi miała następujące brzmienie:

„1.3 Prawa nabyte dotyczące czasu na start lub lądowanie

1.3.1 Co do zasady czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika od IAG po zakończeniu postępowania w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie jest wykorzystywany jedynie do świadczenia konkurencyjnej usługi lotniczej dla danej pary miast, w odniesieniu do której potencjalny wchodzący przewoźnik złożył wniosek do IAG w postępowaniu w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie. Czas na start lub lądowanie może zostać wykorzystany dla innej pary miast tylko wówczas, gdy potencjalny wchodzący przewoźnik obsługiwał [swą] daną parę miast, dla której ten czas na start lub lądowanie został przeniesiony, przez wiele pełnych kolejnych sezonów IATA (»okres wykorzystania«).

1.3.2 Uważa się, że potencjalny wchodzący przewoźnik ma prawa nabyte w odniesieniu do uzyskanego czasu na start lub lądowanie, jeżeli właściwie wykorzystał czas na start lub lądowanie w odniesieniu do danej pary miast w okresie wykorzystania. W tym względzie po upływie okresu wykorzystania potencjalny wchodzący przewoźnik jest uprawniony do wykorzystania czasu na start lub lądowanie uzyskanego na podstawie niniejszych zobowiązań wyłącznie w celu świadczenia usług dla każdej krótkodystansowej pary europejskich miast lub dla wskazanych długodystansowych par miast (»prawa nabyte«).

1.3.3 Pierwszeństwo podlega zatwierdzeniu przez Komisję, której doradza niezależny zarządca".

14 Klauzula 1.3.5 zobowiązań w sprawie IAG/bmi, dotycząca wykorzystania stanowiącego nadużycie, znajdowała się w tym samym punkcie, zatytułowanym „Prawa nabyte w odniesieniu do czasu na start lub lądowanie".

15 Ponieważ termin wyznaczony na formalne złożenie zobowiązań upływał w dniu 17 lipca 2013 r., strony uczestniczące w połączeniu złożyły w dniu 16 lipca 2013 r. zmienione zobowiązania obejmujące w szczególności prawa nabyte (zwane dalej „propozycją zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r."). Dokument przekazany Komisji zawierał również wersję porównawczą, odzwierciedlającą zmiany wprowadzone do propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r.

16 Jeśli chodzi o wprowadzenie praw nabytych do proponowanych zobowiązań, w wiadomości elektronicznej załączonej do propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r. ograniczono się do wskazania, że prawa nabyte zostały włączone „zgodnie z żądaniem" Komisji.

17 Klauzule 1.9–1.11 propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r. zostały po raz pierwszy włączone do tej właśnie propozycji. Miały one następujące brzmienie:

„1.9 Co do zasady czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika po zakończeniu postępowania w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie jest wykorzystywany jedynie do świadczenia konkurencyjnej usługi lotniczej dla danej pary portów lotniczych. Czas na start lub lądowanie nie może być wykorzystywany dla innej pary miast, chyba że potencjalny wchodzący przewoźnik prowadził obsługę bez postoju dla danej pary portów lotniczych w sposób zgodny z ofertą złożoną na podstawie klauzuli 1.24 przez wiele pełnych kolejnych sezonów IATA (»okres wykorzystania«).

1.10 Uważa się, że potencjalny wchodzący przewoźnik ma prawa nabyte w odniesieniu do uzyskanego czasu na start lub lądowanie, jeżeli właściwie wykorzystał czas na start lub lądowanie w odniesieniu do danej pary portów lotniczych w okresie wykorzystania. W tym względzie po upływie okresu wykorzystania potencjalny wchodzący przewoźnik jest uprawniony do wykorzystania czasu na start lub lądowanie uzyskanego na podstawie niniejszych zobowiązań dla dowolnej pary miast (»prawa nabyte«).

1.11 Wcześniejszość podlega zatwierdzeniu przez Komisję, której doradza niezależny zarządca, pod koniec okresu wykorzystania […]”.

18 W dniu 18 lipca 2013 r. strony uczestniczące w połączeniu przekazały Komisji formularz RM dotyczący propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r. (zwany dalej „formularzem RM z dnia 18 lipca 2013 r.”).

19 W formularzu RM, którego treść została określona w załączniku IV do rozporządzenia Komisji (WE) nr 802/2004 z dnia [21] kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. 2004, L 133, s. 1; zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”), przedsiębiorstwa powinny sprecyzować informacje i dokumenty, które przekazują, gdy proponują zobowiązania na podstawie art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. 2004, L 24, s. 1, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie koncentracji”).

20 W następstwie konsultacji z uczestnikami rynku strony uczestniczące w połączeniu nadal prowadziły z Komisją rozmowy w przedmiocie propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r. i wprowadziły do niej kilka zmian.

21 W dniu 25 lipca 2013 r. strony uczestniczące w połączeniu złożyły Komisji swoje ostateczne zobowiązania (zwane dalej „zobowiązaniami ostatecznymi”), a w dniu 30 lipca 2013 r. przedstawiły jej formularz RM (zwany dalej „formularzem RM z dnia 30 lipca 2013 r.”).

22 Jeśli chodzi o treść klauzul 1.9–1.11 zobowiązań ostatecznych, to pozostała ona taka sama jak treść zawarta w propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r. przytoczona w pkt 17 powyżej.

23 W odniesieniu do formularza RM z dnia 30 lipca 2013 r., wskazano w nim w szczególności, w sekcji 1 pkt 1.1 ppkt (i), co następuje:

„Zobowiązanie dotyczące czasu na start lub lądowanie jest zasadniczo oparte na praktyce Komisji w najnowszych sprawach dotyczących połączeń linii lotniczych, takich jak [sprawa] IAG/bmi. W szczególności, aby uczynić środek zaradczy bardziej atrakcyjnym, zaproponowane zobowiązania zawierają postanowienia dotyczące praw nabytych do czasu na start lub lądowanie zwolnionego przez [strony uczestniczące w połączeniu] po tym, jak nowo wchodzący przewoźnik świadczył ciągłą usługę dla danej pary portów lotniczych przez sześć kolejnych sezonów”.

24 W sekcji 3 formularza RM z dnia 30 lipca 2013 r., zatytułowanej „Odstępstwo od tekstów wzorcowych”, strony uczestniczące w połączeniu miały wskazać wszystkie odstępstwa proponowanych zobowiązań od wzorcowych tekstów odpowiednich zobowiązań publikowanych i aktualizowanych przez służby Komisji oraz podać powody odstępstw.

25 W niniejszej sprawie w sekcji 3 formularza RM z dnia 30 lipca 2013 r. strony uczestniczące w połączeniu wskazały, co następuje:

„Zobowiązania zaproponowane przez [strony uczestniczące w połączeniu] odbiegają od wzorcowych tekstów zobowiązań opublikowanych przez służby Komisji w zakresie niezbędnym do spełnienia szczególnych wymogów strukturalnego środka zaradczego w szczególnym kontekście transportu lotniczego.

Jak wskazano podczas poprzednich rozmów, zaproponowane zobowiązania są oparte na zobowiązaniach zaakceptowanych przez Komisję w innych sprawach z zakresu koncentracji linii lotniczych. W szczególności w większości przypadków są one oparte na zobowiązaniach zaproponowanych w [sprawie] IAG/bmi.

W celu ułatwienia oceny zaproponowanych zobowiązań [strony uczestniczące w połączeniu] określają poniżej punkty, w których zaproponowane zobowiązania odbiegają od zobowiązań przyjętych w [sprawie] IAG/bmi. Punkty te nie obejmują drobnych wariantów językowych ani wyjaśnień wymaganych przez szczególne okoliczności niniejszej sprawy, w szczególności w sekcji dotyczącej definicji”.

26 Jeśli chodzi o przepisy dotyczące praw nabytych, w formularzu RM z dnia 30 lipca 2013 r. nie wskazano żadnego odstępstwa od zobowiązań przyjętych w sprawie IAG/bmi.

27 Fragmenty formularza RM z dnia 30 lipca 2013 r. przytoczone w pkt 25 powyżej odpowiadają ponadto formularzowi RM z dnia 18 lipca 2013 r., z tą tylko różnicą, że w sekcji 1 pkt 1.1 ppkt (i) formularza RM z dnia 18 lipca 2013 r. odwołano się do „ośmiu” kolejnych sezonów zamiast do „sześciu”.

28 Decyzją C(2013) 5232 final z dnia 5 sierpnia 2013 r. (sprawa COMP/M.6607 – US Airways/American Airlines) (Dz.U. 2013, C 279, s. 6), wydaną na podstawie art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie koncentracji w związku z art. 6 ust. 2 tego rozporządzenia (zwaną dalej „decyzją zatwierdzającą”), Komisja uznała koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym, z zastrzeżeniem określonych warunków i obowiązków, które należy spełnić.

29 W pkt 160 decyzji zatwierdzającej treść ostatecznych zobowiązań dotyczących praw nabytych została zwięźle przedstawiona w następujący sposób:

„Co do zasady czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika na podstawie zobowiązań ostatecznych powinien być wykorzystany do świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiego przewozu lotniczego dla pary portów lotniczych London Heathrow–Filadelfia i może być wykorzystany dla innej pary miast tylko wówczas, gdy potencjalny wchodzący przewoźnik prowadził tę usługę w okresie wykorzystania (sześciu kolejnych sezonach IATA). Po upływie okresu wykorzystania potencjalny wchodzący przewoźnik będzie miał prawo do wykorzystania czasu na start lub lądowanie dla dowolnej pary miast (»prawa nabyte«). Jednakże przyznanie praw nabytych podlega zatwierdzeniu przez Komisję, której doradza niezależny pełnomocnik”.

30 W pkt 176, 178–181, 186 i 197–199 decyzji zatwierdzającej w ramach swojej analizy zobowiązań Komisja dokonała następujących ustaleń:

„(176) Zgodnie z orzecznictwem sądów Unii Europejskiej zobowiązania powinny móc wyeliminować stwierdzone problemy z zakresu konkurencji i zapewnić konkurencyjną strukturę rynku. W szczególności, w przeciwieństwie do zobowiązań podjętych w toku fazy II postępowania, zobowiązania zaproponowane w toku fazy I postępowania nie mają na celu zapobieżenia znaczącej przeszkodzie w skutecznej konkurencji, lecz raczej wyraźne rozproszenie wszystkich poważnych wątpliwości w tym względzie. Komisja dysponuje szerokim zakresem uznania przy ocenie, czy te środki zaradcze stanowią bezpośrednią i wystarczającą, odpowiedź mogącą rozproszyć te wątpliwości.

(178) Zgodnie z oceną Komisji zobowiązania ostateczne rozpraszają wszelkie poważne wątpliwości stwierdzone w toku postępowania. Komisja dochodzi zatem do wniosku, że podjęte przez strony zobowiązania ostateczne są wystarczające do usunięcia poważnych wątpliwości co do zgodności koncentracji z rynkiem wewnętrznym.

(179) W sprawach dotyczących linii lotniczych zobowiązania w zakresie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie są do przyjęcia dla Komisji, jeżeli jest wystarczająco jasne, że skuteczne wejście na rynek nowych konkurentów dojdzie do skutku, co usunie jakiekolwiek znaczące przeszkody w skutecznej konkurencji

(180) Zobowiązanie dotyczące czasu na start lub lądowanie jest oparte na okoliczności, że wolny czas na start lub lądowanie w London Heathrow jest główną przeszkodą w wejściu na połączenie, w odniesieniu do której zostały wskazane poważne wątpliwości. Zobowiązanie to zostało zatem stworzone w celu usunięcia (lub przynajmniej znacznego ograniczenia) tej przeszkody i umożliwienia wystarczającego, we właściwym czasie i prawdopodobnego wejścia na połączenie London Heathrow–Filadelfia.

(181) Należy również zauważyć, że czas na start lub lądowanie na lotnisku London Heathrow ma sam w sobie bardzo dużą wartość, co czyni zobowiązanie dotyczące czasu na start lub lądowanie bardzo interesującym dla potencjalnych nowych uczestników rynku. W pakiecie zobowiązań wewnętrzna atrakcyjność czasu na start lub lądowanie jest wzmocniona perspektywą uzyskania praw nabytych po sześciu sezonach IATA.

(186) W świetle powyższego oraz innych dostępnych dowodów, w szczególności interesu i wskazówek dotyczących wejścia prawdopodobnego i we właściwym czasie uzyskanych podczas konsultacji z uczestnikami rynku, Komisja stwierdza, że zobowiązanie dotyczące czasu na start lub lądowanie jest kluczowym elementem prawdopodobnego i we właściwym czasie wejścia na połączenie Londyn–Filadelfia. Zasięg wejścia na tę trasę będzie wystarczający do rozwiania poważnych wątpliwości, które zostały wskazane na tym rynku (we wszystkich możliwych segmentach pasażerów).

(197) Zgodnie z art. 6 ust. 2 akapit drugi zdanie pierwsze rozporządzenia w sprawie koncentracji Komisja może załączyć do swojej decyzji warunki i obowiązki zmierzające do zapewnienia, że zainteresowane przedsiębiorstwa wywiążą się ze złożonych wobec Komisji zobowiązań zapewniających zgodność koncentracji z rynkiem wewnętrznym.

(198) […] Jeżeli warunek nie jest spełniony, decyzja [zatwierdzająca] przestaje obowiązywać. W przypadku gdy dane przedsiębiorstwa nie wywiązują się z obowiązku, Komisja może cofnąć decyzję zatwierdzającą zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia w sprawie koncentracji […].

(199) […] decyzja w niniejszej sprawie jest uzależniona od pełnego przestrzegania wymogów określonych w sekcjach 1, 2, 3 i 4 zobowiązań ostatecznych (warunki), podczas gdy pozostałe sekcje zobowiązań ostatecznych stanowią obowiązki stron”.

31 W pkt 200 decyzji zatwierdzającej uściślono, że ostateczne zobowiązania są załączone do tej decyzji i stanowią jej integralną część.

32 Wreszcie w pkt 201 decyzji zatwierdzającej Komisja przedstawia wniosek, że postanowiła uznać zgłoszoną transakcję, zmienioną zobowiązaniami ostatecznymi, za zgodną z rynkiem wewnętrznym, „z zastrzeżeniem pełnego przestrzegania warunków i obowiązków przewidzianych w ostatecznych zobowiązaniach załączonych do niniejszej decyzji".

Zobowiązania ostateczne

33 W akapicie pierwszym zobowiązań ostatecznych załączonych do decyzji zatwierdzającej strony uczestniczące w połączeniu przypominają, że podjęły zobowiązania ostateczne w celu umożliwienia Komisji uznania połączenia za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

34 W akapicie trzecim zobowiązań ostatecznych sprecyzowano, co następuje:

„Niniejszy tekst należy interpretować w świetle decyzji [zatwierdzającej], pod warunkiem że zobowiązania stanowią warunki i obowiązki związane z tą decyzją w ogólnych ramach prawa Unii Europejskiej, w szczególności w świetle rozporządzenia w sprawie koncentracji, oraz przez odniesienie do komunikatu Komisji w sprawie środków zaradczych dopuszczalnych zgodnie z rozporządzeniem [w sprawie koncentracji] i rozporządzeniem [wykonawczym]".

35 W zobowiązaniach ostatecznych przede wszystkim zdefiniowano w następujący sposób kilka wyrażeń:

– wyrażenie „prawa nabyte" jest zdefiniowane poprzez odesłanie do klauzuli 1.10;

– wyrażenie „wykorzystanie stanowiące nadużycie" jest zdefiniowane poprzez odesłanie do klauzuli 1.13;

– wyrażenie „okres wykorzystania" jest zdefiniowane poprzez odesłanie do klauzuli 1.9, z uściśleniem, że okres ten powinien wynosić sześć kolejnych sezonów w rozumieniu Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) (zwanych dalej „sezonami IATA").

36 Wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie jest natomiast zdefiniowane w zobowiązaniach ostatecznych.

37 Następnie klauzula 1.6 zobowiązań ostatecznych ma następujące brzmienie:

„Bez uszczerbku dla niniejszych zobowiązań strony nie są zobowiązane do przestrzegania jakiegokolwiek porozumienia mającego na celu udostępnienie czasu na start lub lądowanie potencjalnemu wchodzącemu przewoźnikowi, jeżeli:

[…]

b) stwierdzono, że potencjalny wchodzący przewoźnik znajduje się w sytuacji wykorzystania stanowiącego nadużycie (zgodnie z klauzulą 1.13 poniżej)".

38 Klauzule 1.9–1.11 zobowiązań ostatecznych stanowią, co następuje:

„1.9 Co do zasady czas na start lub lądowanie uzyskany przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika po zakończeniu postępowania w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie jest wykorzystywany jedynie do świadczenia konkurencyjnej usługi lotniczej dla danej pary portów lotniczych. Czas na start lub lądowanie nie może być wykorzystywany dla innej pary miast, chyba że

potencjalny wchodzący przewoźnik prowadził obsługę bez postoju dla danej pary portów lotniczych w sposób zgodny z ofertą złożoną na podstawie klauzuli 1.24 przez wiele pełnych kolejnych sezonów IATA (»okres wykorzystania«).

1.10 Uważa się, że potencjalny wchodzący przewoźnik ma prawa nabyte w odniesieniu do uzyskanego czasu na start lub lądowanie, jeżeli właściwie wykorzystał czas na start lub lądowanie w odniesieniu do danej pary portów lotniczych w okresie wykorzystania. W tym względzie po upływie okresu wykorzystania potencjalny wchodzący przewoźnik jest uprawniony do wykorzystania czasu na start lub lądowanie uzyskanego na podstawie niniejszych zobowiązań dla dowolnej pary miast (»prawa nabyte«).

1.11 Pierwszeństwo podlega zatwierdzeniu przez Komisję, której doradza niezależny zarządca" pod koniec okresu wykorzystania […]".

39 Klauzula 1.13 zobowiązań ostatecznych stanowi, co następuje:

„W okresie wykorzystania uważa się, że wykorzystanie stanowiące nadużycie miało miejsce wówczas, gdy potencjalny wchodzący przewoźnik, który otrzymał czas na start i lądowanie zwolniony przez strony, postanowi:

[…]

b) obsługiwać mniejszą liczbę rejsów niż ta, do której zobowiązał się w ofercie zgodnie z klauzulą 1.24, lub zaprzestać prowadzenia działalności dla danej pary portów lotniczych, chyba że decyzja ta jest zgodna z zasadą »czas niewykorzystany jest stracony«, określoną w art. 10 ust. 2 rozporządzenia [(EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. 1993, L 14, s. 1)] (lub jakimkolwiek zawieszeniem tej zasady);

[…]".

40 Klauzula 1.14 zobowiązań ostatecznych stanowi, co następuje:

„Jeżeli strony lub potencjalny wchodzący przewoźnik, który uzyskał czas na start lub lądowanie na podstawie postępowania w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie, wiedzą o wykorzystaniu stanowiącym nadużycie przez potencjalnego wchodzącego przewoźnika lub racjonalnie je przewidują, powinni niezwłocznie poinformować o tym drugą stronę i niezależnego zarządcę. Potencjalny wchodzący przewoźnik ma 30 dni po tym zgłoszeniu, aby zakończyć rzeczywiste lub potencjalne wykorzystanie stanowiące nadużycie. Jeśli nie położono kresu potencjalnemu wykorzystaniu stanowiącemu nadużycie, strony mogą rozwiązać porozumienie o uwolnieniu przydziałów czasu na start i lądowanie, a czas na start lub lądowanie odstępuje się stronom, przy czym z zastrzeżeniem zastosowania niniejszej klauzuli strony pozostają związane zobowiązaniem do udostępnienia czasu na start lub lądowanie innemu potencjalnemu wchodzącemu przewoźnikowi na podstawie klauzuli 1.1. W przypadkach wymienionych w klauzuli 1.13 lit. a) i b) strony dążą do ponownego przydziału czasu na start w celu zachowania pierwszeństwa historycznego. Jeśli pomimo swoich wysiłków strony nie są w stanie zachować historycznego pierwszeństwa dla tego czasu na start i lądowanie lub w przypadku wykorzystania stanowiącego nadużycie określonego w klauzuli 1.13 lit. c), d) lub e), potencjalny wchodzący przewoźnik powinien zapewnić stronom rozsądne odszkodowanie, jak przewiduje porozumienie w sprawie uwolnienia przedziałów czasu na start i lądowanie na podstawie klauzuli 1.15 […]".

41 Klauzula 1.24 zobowiązań ostatecznych ma następujące brzmienie:

„1.24 Przed upływem terminu składania wniosków o przydzielenie czasu na start lub lądowanie każdy wnioskujący powinien również złożyć formalną ofertę przydzielenia czasu na start lub lądowanie niezależnemu zarządcy. Formalna oferta powinna co najmniej wskazywać:

a) główne warunki [to znaczy rozkład czasu na start i lądowanie, liczbę rejsów i liczbę sezonów IATA obsługi (usługa całoroczna lub sezonowa)];

b) szczegółowy plan biznesowy. Plan ten zawiera ogólną prezentację spółki, w tym jej historię, status prawny, wykaz i opis akcjonariuszy oraz dwa ostatnie skontrolowane roczne sprawozdania finansowe. Szczegółowy plan biznesowy zawiera informacje na temat projektów przedsiębiorstwa w zakresie dostępu do kapitału, rozwoju jego sieci, floty i tym podobnych oraz kompletne informacje o planach przedsiębiorstwa dotyczących danej pary portów lotniczych. Plan powinien szczegółowo określać planowane operacje dotyczące danej pary portów lotniczych w okresie obejmującym co najmniej dwa (2) kolejne sezony IATA (wielkość statków powietrznych, konfiguracja kabiny, całkowita zdolność przewozowa i zdolność przewozowa każdej klasy, liczba obsługiwanych rejsów, struktura cenowa, oferta usług, planowane rozkłady lotów) i oczekiwane wyniki finansowe (planowany ruch, przychody, zyski, średnie taryfy dla klasy kabiny) […]”.

42 Klauzula 1.26 zobowiązań ostatecznych ma następujące brzmienie:

„Po otrzymaniu oficjalnej oferty lub ofert Komisja (której doradza niezależny zarządca) powinna:

a) dokonać oceny, czy każdy wnioskujący jest istniejącym lub też potencjalnym ekonomicznie silnym konkurentem mającym zdolność, zasoby i długoterminowy zamiar świadczenia usług dla danej pary portów lotniczych, stanowiącym dynamiczną i trwałą siłę konkurencyjną;

b) ocenić formalne oferty każdego wnioskującego, który spełnia wymogi określone w lit. a) powyżej, i sklasyfikować tych wnioskujących według pierwszeństwa historycznego”.

43 Zgodnie z art. 1.27 zobowiązań ostatecznych:

„1.27 Przy przeprowadzaniu oceny zgodnie z klauzulą 1.26 Komisja przyznaje pierwszeństwo wnioskującemu, który będzie wywierał najbardziej skuteczną presję konkurencyjną dla danej pary portów lotniczych, bez uwzględniania kraju, w którym wnioskujący posiada licencję, ani jego głównego miejsca prowadzenia działalności. W tym celu Komisja weźmie pod uwagę dynamikę planu biznesowego wnioskującego i w szczególności zapewni pierwszeństwo wnioskującemu spełniającemu co najmniej jedno z następujących kryteriów:

a) największa zdolność przewozowa [mierzona liczbą miejsc oferowanych w zakresie usług w dwóch (2) kolejnych sezonach IATA] lub największa całkowita liczba usług lub rejsów;

b) całoroczna obsługa, jedynie sezonowa obsługa letnia lub jedynie sezonowa obsługa zimowa IATA i

c) struktura cenowa i oferty usług mogące wywierać najbardziej skuteczną presję konkurencyjną dla danej pary portów lotniczych.

Jeśli po zakończeniu badania przez Komisję uznaje się, że kilku wnioskujących jest w stanie wywierać tak samo skuteczną presję konkurencyjną dla danej pary portów lotniczych, to Komisja klasyfikuje tych wnioskujących zgodnie z klasyfikacją przedstawioną przez strony na podstawie klauzuli 1.25”.

Zaskarżona decyzja

44 W dniu 9 października 2014 r. interwenient, Delta Air Lines, Inc., złożyła formalną ofertę przydzielenia czasu na start lub lądowanie zgodnie z klauzulą 1.24 zobowiązań ostatecznych. Zgodnie z dokumentacją zgłoszeniową zamierzała on obsługiwać codzienny rejs dla pary portów lotniczych London Heathrow i Philadelphia International Airport przez sześć kolejnych sezonów IATA, począwszy od lata 2015 r.

45 Interwenient był jedynym podmiotem, który złożył ofertę przydzielenia czasu na start lub lądowanie zgodnie ze zobowiązaniami ostatecznymi.

46 Decyzją z dnia 6 listopada 2014 r. Komisja, po dokonaniu oceny zdolności interwenienta do utrzymania się na rynku i jego formalnej oferty na podstawie klauzul 1.21 i 1.26 zobowiązań ostatecznych, oświadczyła, że interwenient, po pierwsze, jest niezależny od stron i niezwiązany z nimi i że wyczerpał swój własny portfel czasu na start lub lądowanie na London Heathrow w rozumieniu klauzuli 1.21 zobowiązań, a po drugie, jest potencjalnym ekonomicznie silnym konkurentem stron dla pary portów lotniczych, w odniesieniu do której zażądał czasu na start lub lądowanie w ramach zobowiązań, mającym zdolność przewozową, zasoby i długoterminowy zamiar świadczenia usług na trasie Londyn Heathrow–Philadelphia International Airport w długim okresie oraz stanowiącym dynamiczną i trwałą siłę konkurencyjną.

47 W dniu 17 grudnia 2014 r. skarżąca i interwenient przedstawili Komisji porozumienie o uwolnieniu przydziałów czasu na start i lądowanie, które te dwie spółki miały zawrzeć w celu wykonania zobowiązań dotyczących czasu na start lub lądowanie żądanych przez interwenienta dla pary portów lotniczych Londyn Heathrow–Philadelphia International Airport. Decyzją z dnia 19 grudnia 2014 r. Komisja, zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy z dnia 17 grudnia 2014 r., zatwierdziła porozumienie o uwolnieniu przydziałów czasu na start i lądowanie.

48 W decyzji w sprawie uwolnienia przydziałów czasu na start i lądowanie z dnia 19 grudnia 2014 r. przewidziano, że interwenient jest zobowiązany wykorzystać czas na start lub lądowanie skarżącej w celu świadczenia usługi bezpośrednich lotów na połączeniu London Heathrow–Philadelphia International Airport. W decyzji przewidziano ponadto, że zostanie uznane, iż interwenient ma prawa nabyte, jeżeli w okresie wykorzystania właściwie wykorzysta ten czas na start lub lądowanie, za zgodą Komisji, i że po zatwierdzeniu przez Komisję praw nabytych interwenient zachowa czas na start i lądowanie skarżącej i będzie miał prawo do wykorzystania go dla dowolnej pary miast.

49 Interwenient rozpoczął obsługiwanie połączenia Londyn – Filadelfia na początku sezonu rozkładu lotów IATA w lecie 2015 r.

50 W dniu 28 września 2015 r. skarżąca wysłała zarządcy pismo w celu wskazania mu, że ponieważ interwenient nie wykorzystał korekty czasu na start lub lądowanie zgodnie ze swoją ofertą, nie „wykorzystał [on] właściwie" korekty czasu na start lub lądowanie w sezonach letnim 2015 r. i zimowym 2015/2016, i że w związku z tym sezony te nie powinny zostać uwzględnione dla celów uzyskania praw nabytych.

51 Następnie miał miejsce szereg rozmów, w szczególności między skarżącą a Komisją, w ramach których skarżąca powiadomiła, że interwenient nadal nie przestrzega warunków swojej oferty, a zatem nie może ubiegać się o uzyskanie praw nabytych.

52 W dniu 30 kwietnia 2018 r. Komisja wydała decyzję C(2018) 2788 final przyznającą spółce Delta Air Lines prawa nabyte (sprawa M.6607 US Airways/American Airlines), w której stwierdziła, że interwenient w okresie wykorzystania właściwie wykorzystał czas na start lub lądowanie, i zatwierdziła przyznanie praw nabytych na rzecz Delta Air Lines na podstawie klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją").

53 W zaskarżonej decyzji wskazano jako adresatów US Airways, AMR Corporation i interwenienta. Została ona doręczona AMR Corporation przez jej adwokatów w Brukseli (Belgia).

54 Stwierdziwszy w zaskarżonej decyzji, że interwenient i skarżąca powoływali się na rozbieżne interpretacje co do warunków, jakie należy spełnić w celu uzyskania praw nabytych, Komisja zbadała brzmienie, przedmiot i kontekst zobowiązań ostatecznych.

55 W tym względzie w zaskarżonej decyzji przeprowadzono dwuetapową analizę. W pierwszej kolejności Komisja przedstawiła informacje, które skłoniły ją do uznania, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" należy interpretować jako oznaczające brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie". W drugiej kolejności Komisja przedstawiła argumenty, które jej zdaniem sprzeciwiają się wykładni, zgodnie z którą przez „właściwe wykorzystanie" należy rozumieć „wykorzystanie zgodne z ofertą".

56 I tak stwierdziwszy przede wszystkim, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie zostało zdefiniowane w zobowiązaniach ostatecznych, Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji, że wyrażenie to należy interpretować „w świetle przedmiotu i kontekstu zobowiązań [ostatecznych]".

57 Jeśli chodzi o przedmiot zobowiązań ostatecznych, Komisja uznała, że mają one na celu rozwianie poważnych wątpliwości co do zgodności połączenia z rynkiem wewnętrznym oraz że klauzula 1.9 tych zobowiązań ma na celu przywrócenie konkurencji na danym połączeniu poprzez ustanowienie konkurencyjnej usługi lotniczej.

58 Jeśli chodzi o kontekst zobowiązań ostatecznych, Komisja przypomniała, że prawa nabyte mają na celu zachęcenie potencjalnego wchodzącego przewoźnika do obsługiwania danego połączenia. Tymczasem aby zostać zachęconym do wejścia na rynek, potencjalny wchodzący przewoźnik potrzebował jasnych i sprawdzalnych kryteriów, wykluczających wszelkie względy arbitralne.

59 Biorąc pod uwagę, że w języku potocznym wykorzystanie stanowiące nadużycie może zostać zrównane z niewłaściwym wykorzystaniem i że w zobowiązaniach ostatecznych wyrażenie „wykorzystanie stanowiące nadużycie" zostało zdefiniowane, podczas gdy wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie zostało zdefiniowane, Komisja doszła do wniosku, że w celu udzielenia potencjalnemu nowo wchodzącemu przewoźnikowi jasnych i sprawdzalnych wskazówek należy interpretować wyrażenie „właściwe wykorzystanie" jako brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych.

60 Następnie Komisja odrzuciła w zaskarżonej decyzji tezę, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" należy interpretować jako odnoszące się do „wykorzystania zgodnego z ofertą".

61 W tym względzie zgodnie z zaskarżoną decyzją, po pierwsze, zrównanie „właściwego wykorzystania" z „wykorzystaniem zgodnym z ofertą" oznaczałoby wymóg prawie niemożliwy do spełnienia.

62 Po drugie, nie można uwzględnić tezy, że jedynie „przypadki odwołania z nadzwyczajnych względów operacyjnych" są zgodne z „wykorzystaniem zgodnym z ofertą". Z jednej strony takie kryterium jest zbyt niejasne, aby zapewnić pewność prawa dla potencjalnego nowo wchodzącego przewoźnika. Z drugiej strony takie kryterium nie znajduje poparcia w brzmieniu zobowiązań ostatecznych.

63 Po trzecie, wykładnia wyrażenia „właściwe wykorzystanie" jako oznaczającego „wykorzystanie zgodne z ofertą" czyni zobowiązania ostateczne znacznie mniej interesującymi dla nowo wchodzącego przewoźnika.

64 Po czwarte, ponieważ poziom wykorzystania czasu na start lub lądowanie wynoszący 80% jest de facto regułą w sektorze lotnictwa, wymaganie od potencjalnego nowo wchodzącego przewoźnika poziomu wykorzystania w wysokości 100% byłoby nierozsądne.

65 Po piąte, z formularza RM wynika, że zobowiązania ostateczne, jeśli chodzi o prawa nabyte, były w znacznej mierze podobne do tych przyjętych w sprawie IAG/bmi, z wyjątkiem kilku „wyjaśnień i drobnych wariantów językowych". Tymczasem w tych ostatnich zobowiązaniach „wykorzystanie zgodne z ofertą" nie było warunkiem uzyskania praw nabytych. W konsekwencji wyrażenie „w sposób zgodny z ofertą" w zobowiązaniach ostatecznych stanowi jedynie „drobny wariant językowy" w porównaniu ze zobowiązaniami w sprawie IAG/bmi.

66 Po szóste, wykładnia zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych wyrażenia „właściwe wykorzystanie" w świetle klauzuli 1.9 wspomnianych zobowiązań, która to klauzula ma na celu określenie celu zobowiązania, jakim jest świadczenie konkurencyjnej usługi lotniczej na trasie, byłaby sprzeczna z systematyką omawianych postanowień, skoro prawa nabyte zostały określone w klauzuli 1.10.

67 W następstwie tego badania Komisja stwierdziła w zaskarżonej decyzji, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie może być rozumiane jako „wykorzystanie zgodne z ofertą", lecz należy je interpretować jako oznaczające „brak wykorzystania stanowiącego nadużycie" czasu na start lub lądowanie w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych.

68 Wreszcie Komisja zbadała w zaskarżonej decyzji, czy interwenient wykorzystał w sposób stanowiący nadużycie czas na start lub lądowanie w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych w celu ustalenia, czy należy mu przyznać prawa nabyte.

69 W tym względzie Komisja stwierdziła, że z uwagi na zwrot niektórych przydziałów czasu na start lub lądowanie koordynatorowi przed upływem terminu zwrotu i z uwagi na odwołanie niektórych lotów interwenient wykorzystał czas na start lub lądowanie w sposób niewystarczający. Jednakże Komisja uznała wykorzystanie czasu na start lub lądowanie, mimo wykorzystania go w sposób niewystarczający, za zgodne z zasadą „czas niewykorzystany jest stracony", uregulowaną w art. 10 ust. 2 i 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. 1993, L 14, s. 1, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie czasu na start lub lądowanie"), jako że czas na start lub lądowanie zwrócony przed upływem terminu zwrotu nie powinien być brany pod uwagę przy stosowaniu wspomnianej zasady i ponieważ wykorzystanie czasu na start i lądowanie nadal przewyższało próg wynoszący 80%. Stwierdziwszy, że interwenient nie wykorzystywał w sposób stanowiący nadużycie czasu na start lub lądowanie w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, Komisja doszła na tej podstawie do wniosku, że zgodnie z pisemnym zaleceniem zarządcy interwenient w okresie wykorzystania właściwie wykorzystał czas na start lub lądowanie i zatwierdziła przyznanie na jego rzecz praw nabytych zgodnie z klauzulą 1.10 zobowiązań ostatecznych

Postępowanie i żądania stron

70 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 10 lipca 2018 r. skarżąca wniosła niniejszą skargę.

71 Skarżąca wnosi do Sądu o:

– stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

– obciążenie Komisji i interwenienta kosztami postępowania;

– wydanie jakiegokolwiek innego właściwego rozstrzygnięcia w okolicznościach niniejszej sprawy.

72 Komisja wnosi do Sądu o:

– oddalenie skargi;

– obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

73 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 24 października 2018 r. interwenient wniósł o dopuszczenie do sprawy na poparcie żądań Komisji.

74 Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 8 stycznia 2019 r. Delta Air Lines, Inc. została dopuszczona do sprawy w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji.

75 W dniu 21 marca 2019 r. interwenient złożył w sekretariacie Sądu uwagi interwenienta, w których wniósł o oddalenie skargi.

76 W dniu 30 kwietnia 2019 r. skarżąca zajęła stanowisko w przedmiocie uwag interwenienta. Komisja ze swej strony wskazała w dniu 25 kwietnia 2019 r., że nie ma uwag w przedmiocie wspomnianych uwag interwenienta.

77 Na wniosek pierwszej izby Sąd postanowił – na podstawie art. 28 regulaminu postępowania przed Sądem – o przekazaniu sprawy powiększonemu składowi orzekającemu.

78 Na wniosek sędziego sprawozdawcy, w ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 89 regulaminu postępowania, Sąd (pierwsza izba w składzie powiększonym) zażądał od Komisji przedstawienia dokumentów i zadał stronom pytania.

79 W dniu 14 lutego 2020 r. Komisja przedstawiła żądane dokumenty, a strony udzieliły odpowiedzi na zadane pytania.

80 W dniu 13 marca 2020 r. skarżąca przedstawiła swoje uwagi w przedmiocie odpowiedzi Komisji na pytania Sądu i dokumentów przez nią przedstawionych.

81 W dniu 11 maja 2020 r. Komisja zajęła stanowisko w przedmiocie odpowiedzi skarżącej na pytania zadane przez Sąd oraz w przedmiocie wszystkich uwag skarżącej, a mianowicie uwag dotyczących przedstawionych dokumentów i uwag dotyczących odpowiedzi Komisji na pytania Sądu.

82 W tych okolicznościach, w celu przestrzegania zasady kontradyktoryjności, część uwag Komisji z dnia 11 maja 2020 r. dotycząca uwag skarżącej w przedmiocie odpowiedzi Komisji na pytania Sądu, a mianowicie pkt 22–26, nie została uwzględniona do celów niniejszego wyroku.

83 Ponieważ strony nie wniosły o przeprowadzenie rozprawy, Sąd (pierwsza izba w składzie powiększonym) postanowił, na podstawie art. 106 § 3 regulaminu postępowania, orzec z pominięciem ustnego etapu postępowania.

Co do prawa

84 Na poparcie skargi skarżąca podnosi dwa zarzuty. Zarzut pierwszy dotyczy naruszeń prawa popełnionych przez Komisję przy dokonywaniu wykładni wyrażenia „właściwe wykorzystanie”.

85 Poprzez zarzut drugi skarżąca utrzymuje, że Komisja nie uwzględniła wszystkich elementów istotnych dla przyznania praw nabytych.

W przedmiocie zarzutu pierwszego

86 Zarzut pierwszy dzieli się na dwie części. Poprzez część pierwszą skarżąca utrzymuje, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" zawarte w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych należy rozumieć jako „wykorzystanie zgodne z ofertą". Poprzez część drugą skarżąca zmierza do wykazania, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie oznacza braku „wykorzystania stanowiącego nadużycie", ponieważ to ostatnie pojęcie ma odmienny cel.

87 Ponieważ dwie części zarzutu pierwszego dotyczą kryteriów, jakie należy uwzględnić w celu oceny pojęcia „właściwego wykorzystania", należy zbadać te kryteria łącznie.

88 Zgodnie z zaskarżoną decyzją wyrażenie „właściwe wykorzystanie" zawarte w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych należy interpretować jako oznaczające brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 wspomnianych zobowiązań, a nie jako odnoszące się do korzystania „zgodnego z ofertą" interwenienta. Biorąc pod uwagę, że wykorzystanie przez interwenienta czasu na start lub lądowanie w sposób niewystarczający w porównaniu z jego ofertą nie stanowi „wykorzystania stanowiącego nadużycie", Komisja stwierdziła, że interwenient „właściwie wykorzystał" ten czas, i przyznała mu prawa nabyte w odniesieniu do czasu na start lub lądowanie, a mianowicie możliwość wykorzystania przez niego czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do innego połączenia niż Londyn–Filadelfia po okresie wykorzystania.

89 Aby dokonać przedstawionej w pkt 88 powyżej wykładni, Komisja przede wszystkim wskazała w pkt 51 zaskarżonej decyzji, że pojęcie właściwego wykorzystania nie jest zdefiniowane w zobowiązaniach ostatecznych oraz że skarżąca i interwenient nie są zgodni co do definicji tego pojęcia, jaką należy przyjąć. Następnie w pkt 52 zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że w braku jasnej definicji wspomniane pojęcie należy interpretować w oparciu o brzmienie, kontekst i cel postanowień tych zobowiązań.

90 Skarżąca, krytykując zakres wykorzystania w sposób niewystarczający przez interwenienta czasu na start lub lądowanie, nie kwestionuje, że wykorzystanie przez niego czasu na start lub lądowanie nie stanowi „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych.

91 Skarżąca kwestionuje natomiast dokonaną przez Komisję interpretację wyrażenia „właściwe wykorzystanie" zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych.

92 Zgodnie bowiem z interpretacją dokonaną przez skarżącą wyrażenie „właściwe wykorzystanie" należy rozumieć jako odnoszące się co do zasady do wykorzystania „zgodnego z ofertą", co oznacza, że Komisji przysługuje określony zakres uznania przy ustalaniu, czy wykorzystanie, nawet jeśli nie jest całkowicie zgodne z ofertą, może jeszcze zostać zakwalifikowane jako „właściwe wykorzystanie", w szczególności w świetle celu zobowiązań.

93 Zdaniem skarżącej gdyby wyrażenie „właściwe wykorzystanie" zostało zinterpretowane w powyższy sposób, byłoby wówczas oczywiste, że interwenient nie „wykorzystał" czasu na start lub lądowanie w taki „właściwy" sposób, w związku z czym nie uzyskał on praw nabytych.

94 Zarzut pierwszy dotyczy zatem wykładni pojęcia „właściwego wykorzystania" zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych.

W przedmiocie wykładni literalnej rozpatrywanych przepisów

95 Zgodnie z pkt 56 zaskarżonej decyzji w języku potocznym „wykorzystanie stanowiące nadużycie" (misuse) można zdefiniować jako „fakt wykorzystania czegoś w nieodpowiedni sposób lub w sposób, który nie był przewidziany", a „właściwe wykorzystanie" jako wykorzystanie „odpowiednie lub właściwe

w danej sytuacji lub w konkretnym przypadku". Wynika z tego, że „właściwe wykorzystanie" jest całkowitym przeciwieństwem „wykorzystania stanowiącego nadużycie". W związku z tym, zgodnie z literalną wykładnią pojęć użytych w zobowiązaniach ostatecznych, przez „właściwe wykorzystanie" czasów na start lub lądowanie należy rozumieć brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" tego czasu na start lub lądowanie.

96 Zgodnie z pkt 63 zaskarżonej decyzji sformułowanie „zgodny z ofertą" zawarte w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych jest jedynie „drobnym wariantem językowym", który nie może być rozstrzygający dla wykładni wyrażenia „właściwe korzystanie".

97 Skarżąca nie zgadza się z tą interpretacja.

98 Skarżąca zarzuca Komisji, że dokonana przez nią interpretacja nie jest zgodna z brzmieniem właściwych przepisów. Wykładnia ta pozbawia wszelkiej skuteczności sformułowanie „zgodny z ofertą" zawarte w zdaniu drugim klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych, które należy wziąć pod uwagę w celu dokonania wykładni wyrażenia „właściwe wykorzystanie" zawartego w klauzuli 1.10 wspomnianych zobowiązań. Podobnie wskazana w zaskarżonej decyzji równoważność między „właściwym wykorzystaniem" a brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie" jest sprzeczna z brzmieniem omawianych przepisów.

99 W tym względzie należy na wstępie zauważyć, że zobowiązania ostateczne zawierają część poświęconą definicjom. Natomiast zawarte w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie zostało w niej zdefiniowane.

100 Ze względu na jego znaczenie wyrażenie „właściwe wykorzystanie" nie jest samo w sobie w pełni skuteczne, lecz wymaga ram odniesienia, w stosunku do których można określić, co w niniejszej sprawie stanowi wykorzystanie, które można zakwalifikować jako „właściwe" lub, w odpowiednim przypadku, wykorzystanie, którego nie można zakwalifikować jako „właściwego".

101 Podejście przyjęte w zaskarżonej decyzji polega zatem na zrównaniu „właściwego wykorzystania" z brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie", zdefiniowanego w klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, w celu przyjęcia w ten sposób ram odniesienia dla oceny uzyskania praw nabytych.

102 Natomiast zgodnie z interpretacją skarżącej, opierającą się głównie na sformułowaniu „zgodne z ofertą" zawartym w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych, wyrażenie „właściwe wykorzystanie" należy interpretować jako odnoszące się co do zasady do wykorzystania „zgodnego z ofertą". Ramy odniesienia stanowi zatem korzystanie „zgodne z ofertą", co oznacza, że Komisji przysługuje pewien zakres uznania w celu ustalenia, czy wykorzystanie, nawet jeśli nie jest całkowicie zgodne z ofertą, może jeszcze zostać zakwalifikowane jako „właściwe wykorzystanie", w szczególności w świetle celu zobowiązań, jakim jest stworzenie możliwie największej konkurencji na danym połączeniu na korzyść konsumentów.

103 W tym względzie należy zauważyć, że językiem oryginału zobowiązań ostatecznych jest język angielski i że pojęcie „misuse" zastosowane w klauzuli 1.13 wspomnianych zobowiązań ma dość szerokie znaczenie i niekoniecznie ma negatywną konotację. Komisja słusznie uznała zatem w pkt 56 zaskarżonej decyzji, że w języku potocznym angielski termin „misuse" można zdefiniować jako „fakt wykorzystania czegoś w sposób nieodpowiedni lub w sposób, który nie był przewidziany".

104 W tych okolicznościach nie można uznać, że dokonane w zaskarżonej decyzji zrównanie „właściwego wykorzystania" z brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie" (misuse) jest nie do pogodzenia z brzmieniem rozpatrywanych przepisów.

105 Co się tyczy wykładni bronionej przez skarżącą, należy stwierdzić, że teza, iż przez „właściwe wykorzystanie" należy rozumieć wykorzystanie, które jest całkowicie „zgodne z ofertą", byłaby nie do pogodzenia ze znaczeniem wyrażenia „właściwe wykorzystanie". Wyraz „właściwy" oznacza bowiem wykorzystanie czasu na start lub lądowanie nieosiągające poziomu wykorzystania czasu na start lub lądowanie całkowicie „zgodnego z ofertą", przy jednoczesnym przekroczeniu określonego progu.

106 Tymczasem w zakresie, w jakim skarżąca utrzymuje, że wyrażenie „właściwe wykorzystanie" należy interpretować jako odnoszące się co do zasady do wykorzystania „zgodnego z ofertą", zastrzegając jednocześnie Komisji pewien zakres uznania w kwestii, czy wykorzystanie nieosiągające poziomu „wykorzystania zgodnego z ofertą" może być właściwe, należy stwierdzić, że interpretacja skarżącej daje się pogodzić z wyrażeniem „właściwe wykorzystanie".

107 Z powyższego wynika, że zarówno interpretacja przyjęta w zaskarżonej decyzji, jak i broniona przez skarżącą są zgodne z brzmieniem rozpatrywanych postanowień, skutkiem czego sama literalna wykładnia wspomnianych przepisów nie jest rozstrzygająca.

108 W tych okolicznościach w celu zbadania, czy Komisja mogła uznać w zaskarżonej decyzji, że „właściwe wykorzystanie", o którym mowa w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych, należy rozumieć jako oznaczające brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie", konieczne jest przede wszystkim wyjaśnienie zasad mających znaczenie dla wykładni wyrażenia „właściwe wykorzystanie", aby następnie zbadać, czy Komisja zastosowała owe zasady bez naruszenia prawa.

W przedmiocie zasad wykładni wyrażenia „zgodny z ofertą"

109 Po pierwsze, co do zasady, jak wynika z utrwalonego orzecznictwa, dla dokonania wykładni przepisu prawa Unii należy wziąć pod uwagę nie tylko jego treść, ale także jego kontekst oraz cele, jakie wyznacza uregulowanie, którego ów przepis stanowi część (zob. wyrok z dnia 7 maja 2019 r., Niemcy/Komisja, T-239/17, EU:T:2019:289, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo), przy czym jasne i precyzyjne brzmienie wskazuje jednak na granicę wykładni (zob. podobnie wyrok z dnia 15 lipca 2010 r., Komisja/Zjednoczone Królestwo, C-582/08, EU:C:2010:429, pkt 51 i przytoczone tam orzecznictwo). Ponadto sądy Unii regularnie stosują wykładnię systemową.

110 Ponieważ zobowiązania ostateczne stanowią zgodnie z pkt 200 decyzji zatwierdzającej integralną część tej decyzji, zasady przypomniane w pkt 109 powyżej mają zastosowanie do wykładni wspomnianych zobowiązań, co zresztą jest bezsporne między stronami.

111 Po drugie, należy wziąć pod uwagę szczególne zasady wykładni określone w akapicie trzecim zobowiązań ostatecznych.

112 Zobowiązania ostateczne należy zatem interpretować w świetle decyzji zatwierdzającej w ogólnych ramach prawa Unii, w szczególności w świetle rozporządzenia w sprawie koncentracji, oraz w świetle zawiadomienia Komisji w sprawie środków zaradczych dopuszczalnych na mocy rozporządzenia w sprawie koncentracji i rozporządzenia wykonawczego (Dz.U. 2008, C 267, s. 1, zwanego dalej „komunikatem w sprawie środków zaradczych").

113 Co się tyczy w pierwszej kolejności decyzji zatwierdzającej, należy przypomnieć, że została ona wydana na podstawie art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie koncentracji w związku z art. 6 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, czyli w fazie wstępnego dochodzenia, to znaczy podczas fazy I.

114 Zgodnie z orzecznictwem zobowiązania zaproponowane w fazie I powinny umożliwić Komisji stwierdzenie, że zgłoszona koncentracja nie rodzi poważnych wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym na etapie wstępnego dochodzenia. Zobowiązania te umożliwiają zatem uniknięcie wszczęcia fazy szczegółowego dochodzenia (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 290 i przytoczone tam orzecznictwo).

115 Artykuł 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji zezwala bowiem Komisji na dołączenie do decyzji uznającej koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym, na podstawie kryterium określonego w art. 2 ust. 2 owego rozporządzenia, warunków i obowiązków zmierzających do zapewnienia, by dane przedsiębiorstwa spełniły zobowiązania podjęte wobec niej celem uczynienia koncentracji zgodną ze wspomnianym rynkiem (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 291 i przytoczone tam orzecznictwo).

116 Ze względu zarówno na wagę interesów finansowych oraz cele produkcyjne lub handlowe nieodłącznie związane z tym typem operacji, jak i uprawnienia przysługujące Komisji w tej dziedzinie, ułatwienie pracy administracji leży w interesie zainteresowanych przedsiębiorstw. Te same względy zobowiązują również Komisję do wykazania się jak największą starannością w wykonywaniu jej zadań w zakresie kontroli koncentracji (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 292 i przytoczone tam orzecznictwo).

117 Należy również zaznaczyć, że w ramach kontroli koncentracji Komisja jest uprawniona zatwierdzać tylko takie zobowiązania, które są w stanie zapewnić zgodność zgłoszonej koncentracji z rynkiem wewnętrznym (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 293 i przytoczone tam orzecznictwo).

118 W tym względzie należy uznać, że zobowiązania zaproponowane przez jedną ze stron koncentracji spełniają to kryterium tylko wówczas, gdy Komisja jest w stanie stwierdzić z całą pewnością, że możliwa będzie ich realizacja, a środki zaradcze, jakie z nich wynikają, będą wystarczająco solidne i trwałe, aby stworzenie lub umocnienie pozycji dominującej albo utrudnienia skutecznej konkurencji, którym zobowiązania mają zapobiec, nie mogły wystąpić w relatywnie bliskiej przyszłości (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 294 i przytoczone tam orzecznictwo).

119 Komisja dysponuje szerokim zakresem uznania przy ocenie konieczności podjęcia przez przedsiębiorstwo zobowiązań mających na celu rozproszenie poważnych wątpliwości dotyczących koncentracji (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 295 i przytoczone tam orzecznictwo).

120 Zobowiązania podjęte w toku fazy I mają na celu rozproszenie wszystkich poważnych wątpliwości w kwestii, czy koncentracja utrudniłaby znacząco skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym lub na jego znacznej części, w szczególności w wyniku stworzenia lub umocnienia pozycji dominującej. W konsekwencji zobowiązania podjęte w fazie I, przez wzgląd na ich zakres i treść, powinny umożliwić Komisji wydanie decyzji zatwierdzającej koncentrację bez otwierania fazy II, ponieważ Komisja powinna móc uznać, bez popełnienia przy tym oczywistego błędu w ocenie, że wspomniane zobowiązania stanowią bezpośrednią i wystarczającą odpowiedź, mogącą jednoznacznie rozproszyć wszystkie poważne wątpliwości (zob. wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 297 i przytoczone tam orzecznictwo).

121 Co się tyczy, w drugiej kolejności, tezy skarżącej, że formularz RM nie ma znaczenia dla wykładni treści zobowiązań ostatecznych, należy przypomnieć, iż w akapicie trzecim wspomnianych zobowiązań przewidziano, że powinny one być interpretowane w szczególności w świetle rozporządzenia w sprawie koncentracji.

122 Tymczasem z art. 23 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie koncentracji wynika, że Komisja jest uprawniona do ustanowienia w szczególności procedury i terminów składania i wykonywania zobowiązań podjętych na podstawie art. 6 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia. W związku z tym Komisja przyjęła rozporządzenie wykonawcze, którego art. 20 ust. 1a stanowi, że zainteresowane przedsiębiorstwa, proponując zobowiązania na podstawie art. 6 ust. 2 rozporządzenia w sprawie koncentracji, przedstawiają jeden oryginał informacji i dokumentów przewidzianych w formularzu RM dotyczącym środków zaradczych (formularz RM) zgodnie z załącznikiem IV do tego rozporządzenia.

123 Zatem wbrew temu, co utrzymuje skarżąca, ponieważ istnienie formularza RM wynika z rozporządzenia w sprawie koncentracji, treść zobowiązań ostatecznych należy, zgodnie z ich akapitem trzecim, interpretować w świetle wspomnianego formularza oraz informacji wskazanych w nim przez strony uczestniczące w połączeniu.

124 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o „ogólne ramy prawa Unii", należy wziąć pod uwagę w szczególności rozporządzenie w sprawie czasu na start lub lądowanie.

125 W czwartej kolejności należy zaznaczyć, że chociaż zobowiązania mają na celu rozwianie poważnych wątpliwości co do zgodności koncentracji z rynkiem wewnętrznym, to są one również istotne dla osób trzecich, które przejmują działalność łączących się przedsiębiorstw. Warunki przejęcia takich rodzajów działalności są bowiem w znacznej mierze określone przez zobowiązania.

W przedmiocie wykładni omawianych przepisów w świetle informacji formularza RM

126 Zgodnie z pkt 63 zaskarżonej decyzji z formularza RM przedstawionego przez strony uczestniczące w połączeniu wynika, że zobowiązania ostateczne, jeśli chodzi o prawa nabyte, są w znacznej mierze podobne do tych przyjętych w sprawie IAG/bmi, z wyjątkiem kilku „wyjaśnień i drobnych wariantów językowych". Tymczasem o ile zobowiązania w sprawie IAG/bmi odnoszą się do „właściwego wykorzystania", o tyle nie zawierają one wymogu, aby czas na start lub lądowanie był wykorzystywany w okresie wykorzystania w sposób „zgodny z ofertą". Sformułowanie „w sposób zgodny z ofertą" w ostatecznych zobowiązaniach nie pociąga zatem za sobą żadnej zmiany wymogów wynikających z wcześniejszości w niniejszej sprawie i stanowi jedynie „drobny wariant językowy" w porównaniu z zobowiązaniami w sprawie IAG/bmi.

127 Skarżąca kwestionuje ten wniosek, podnosząc szereg argumentów.

128 W celu zbadania zasadności wniosku, do którego doszła Komisja w pkt 63 zaskarżonej decyzji, należy na wstępie przypomnieć odpowiednie obowiązki Komisji i przedsiębiorstw zgłaszających koncentrację, w szczególności w odniesieniu do zobowiązań.

129 W tym względzie należy zauważyć, że z przepisów wstępu do załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego wynika, iż formularz RM „precyzuje informacje i dokumenty, jakie zainteresowane przedsiębiorstwa przekazują, proponując zobowiązania na mocy art. 6 ust. 2" rozporządzenia w sprawie koncentracji, i że „[j]eżeli [zainteresowane przedsiębiorstwa uważają], że niektóre z informacji wymaganych w tym formularzu nie są konieczne do prowadzonego przez Komisję badania, mogą [one] zwrócić się do Komisji z wnioskiem o [zwolnienie] z pewnych wymogów, uzasadniając, dlaczego dana informacja nie jest istotna".

130 Komunikat w sprawie środków zaradczych stanowi w ust. 7, co następuje:

„Komisja musi ocenić, czy wprowadzenie w życie zaproponowanych środków zaradczych rozwiąże dostrzeżone problemy w zakresie konkurencji. Jedynie strony są w posiadaniu wszystkich odpowiednich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny, szczególnie co do wykonalności zaproponowanych zobowiązań oraz rentowności i konkurencyjności aktywów, których

zbycie zaproponowano. To one właśnie odpowiadają zatem za dostarczenie wszelkich dostępnych informacji, koniecznych dla oceny przez Komisję zaproponowanych środków zaradczych. W tym celu rozporządzenie wykonawcze zobowiązuje […] strony [które je zgłaszają] do przedstawienia wraz z zobowiązaniami szczegółowych informacji na temat ich treści i warunków realizacji oraz wykazujących, że zobowiązania te są usuną wszelkie znaczne zakłócenia skutecznej konkurencji, zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia wykonawczego (»formularz RM«) […]”.

131 Ponadto w pkt 79 komunikatu w sprawie środków zaradczych wskazano, co następuje:

„Propozycje zobowiązań stanowią podstawę do wydania decyzji na mocy art. 6 ust. 2 [rozporządzenia w sprawie koncentracji], jeżeli spełniają następujące wymogi:

a) w pełni określają merytoryczne i wykonawcze zobowiązania zaproponowane przez strony,

[…]”.

132 Ponadto pkt 82 komunikatu w sprawie środków zaradczych stanowi, co następuje:

„W związku z ograniczeniami czasowymi w fazie I szczególnie ważne jest, aby strony w terminie przedłożyły Komisji informacje wymagane rozporządzeniem wykonawczym w celu właściwej oceny treści i wykonalności zobowiązań oraz tego, czy są one odpowiednie, aby trwale utrzymać na wspólnym rynku warunki skutecznej konkurencji. […]”.

133 Wreszcie Komisja podnosi – czemu skarżąca nie zaprzecza – że z uwagi na znaczną ilość okoliczności faktycznych i danych, które musi zbadać w postępowaniach na podstawie rozporządzenia w sprawie koncentracji, oraz wymogu szybkiego działania, który reguluje te postępowania, w szczególności w przypadku zatwierdzenia na koniec fazy I ze środkami zaradczymi informacje przedstawione przez przedsiębiorstwa w formularzach RM mają zasadnicze znaczenie dla umożliwienia jej właściwej oceny treści, celu, rentowności i skuteczności zaproponowanych zobowiązań w ograniczonym terminie, jaki jej przysługuje. Formularz RM ma na celu zapewnienie jasności zaproponowanych zobowiązań i uniknięcie sytuacji, w której zawierałyby one „konie trojańskie”. Ponadto w formularzu RM opisano sposób, w jaki samo przedsiębiorstwo zaproponowało zobowiązania.

134 W niniejszej sprawie należy przypomnieć, że bezsporne jest, iż zobowiązania ostateczne odbiegają pod względem brzmienia od zobowiązań w sprawie IAG/bmi.

135 Jak wynika bowiem z porównania klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych z klauzulą 1.3.1 zobowiązań w sprawie IAG/bmi, sformułowanie „ciągła obsługa w parze portów lotniczych w sposób zgodny z ofertą złożoną na podstawie klauzuli 1.24” zostało wprowadzone w zobowiązaniach ostatecznych zamiast sformułowania „dana para miast, dla której ten czas na start lub lądowanie został przeniesiony”, przyjętego w zobowiązaniach w sprawie IAG/bmi.

136 Podobnie, w odróżnieniu od zobowiązań ostatecznych, zobowiązania w sprawie IAG/bmi zawierały sekcję zatytułowaną „Przyznanie praw nabytych czasu na start lub lądowanie”, dotyczącą okresu wykorzystania, przyznania praw nabytych i „wykorzystania stanowiącego nadużycie”.

137 Ponadto bezsporne jest, jak przypomniano w pkt 23–27 powyżej, że strony uczestniczące w połączeniu wskazały zarówno w formularzu RM z dnia 18 lipca 2013 r., jak i w formularzu z dnia 30 lipca 2013 r., że ich zobowiązania opierają się głównie na zobowiązaniach w sprawie IAG/bmi. Co więcej, w części formularza RM dotyczącej odstępstw od tekstów wzorcowych sprecyzowano, że punkty, w których zobowiązania ostateczne odbiegają od zobowiązań w sprawie IAG/bmi, z wyjątkiem „drobnych wariantów językowych lub wyjaśnień wymaganych przez szczególne okoliczności niniejszej sprawy”,

zostały wskazane „w celu udzielenia pomocy w ocenie zobowiązań”. W części formularza RM dotyczącej zmian strony uczestniczące w połączeniu nie powiadomiły o żadnym odstępstwie od postanowień dotyczących praw nabytych w porównaniu ze zobowiązaniami w sprawie IAG/bmi.

138 Dodatkowe słowa „zgodny z ofertą” zawarte w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych albo są zatem jedynie „drobnym wariantem językowym”, niemającym związku z prawami nabytymi, albo celem tego wyrażenia jest wprowadzenie istotnej zmiany w porównaniu z zobowiązaniami w sprawie IAG/bmi w zakresie, w jakim dotyczą one praw nabytych. Tymczasem w tym ostatnim przypadku strony uczestniczące w połączeniu powinny były tę zmianę wskazać w formularzu RM.

139 W tych okolicznościach wniosek Komisji, zgodnie z którym odstępstwo brzmienia zobowiązań ostatecznych od brzmienia zobowiązań zawartych w sprawie IAG/bmi stanowi jedynie „drobny wariant językowy”, okazuje się pozbawiony błędu.

140 Ponieważ zostało ustalone, że brzmienie zobowiązań ostatecznych odbiega od treści zobowiązań zawartych w sprawie IAG/bmi, do skarżącej należy wykazanie, iż pomimo informacji zawartych w formularzu RM sformułowanie „zgodne z ofertą” nie stanowi zwykłego „drobnego wariantu językowego”.

141 W tym kontekście skarżąca podnosi szereg argumentów mających na celu podważenie wniosku Komisji zawartego w pkt 63 zaskarżonej decyzji i wykazanie znaczenia sformułowania „zgodne z ofertą” dla wykładni wyrażenia „właściwe wykorzystanie” zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych, a tym samym dla przyznania praw nabytych.

142 W pierwszej kolejności skarżąca twierdzi, że z pkt 7 komunikatu w sprawie środków zaradczych, o którym mowa w pkt 113 powyżej, wynika, iż obowiązek powiadomienia Komisji poprzez wyjaśnienia zawarte w formularzu RM opiera się na fakcie, że często wyłącznie strony uczestniczące w koncentracji dysponują informacjami, które są niezbędne do oceny zobowiązań i które należy zatem wskazać w formularzu RM. Jednakże w odniesieniu do przepisów dotyczących praw nabytych strony uczestniczące w połączeniu nie dysponowały takimi informacjami wyłącznymi, a Komisja była w stanie w równej mierze jak one ocenić znaczenie sformułowania „zgodne z ofertą”.

143 Nie można zgodzić się z tą tezą. Skoro bowiem formularz RM przewiduje w sekcji 3 obowiązek zgłaszania przez strony uczestniczące w połączeniu odstępstw od wzorcowych tekstów, strony powinny spełnić ten warunek, niezależnie od przyczyn uzasadniających istnienie tej zasady.

144 W tych okolicznościach skarżąca nie może skutecznie podnosić, że Komisja, zamiast poprzestać na tym, co wynikało z zawartych w formularzu RM wskazań stron uczestniczących w połączeniu, powinna była dokonać oceny znaczenia sformułowania „zgodne z ofertą”, pomijając to, co strony uczestniczące w połączeniu wskazały w formularzu RM.

145 W drugiej kolejności skarżąca utrzymuje, że nie było konieczne wskazanie w formularzu RM odstępstwa proponowanych zobowiązań od zobowiązań w sprawie IAG/bmi, ponieważ ani strony uczestniczące w połączeniu, ani Komisja nie uznały w owym czasie, że dodanie wyrażenia „zgodne z ofertą” było ważne, gdyż to dodanie wymagało od podmiotu wchodzącego na rynek tylko jednej oczywistej rzeczy, a mianowicie by przestrzegał swych zobowiązań.

146 Argument ten nie może zostać uwzględniony.

147 W zakresie bowiem, w jakim zgodnie z zasadą „czas niewykorzystany jest stracony”, uregulowaną w art. 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie, próg wykorzystania wynoszący 80% jest wystarczający, nie można uznać, że jest oczywiste, iż wchodzący przewoźnik ma świadczyć co do zasady usługę lotniczą będącą przedmiotem jego oferty w 100%, aby móc uzyskać prawa nabyte.

148 Ponadto argument skarżącej wykazuje, że strony uczestniczące w połączeniu uważały już w czasie negocjacji w sprawie zobowiązań z Komisją, że sformułowanie „zgodny z ofertą" zobowiązywało wchodzącego przewoźnika do świadczenia usługi lotniczej zgodnej z jego ofertą w celu uzyskania praw nabytych.

149 Jednakże ponieważ obowiązek wykorzystania „zgodnego z ofertą" nie wynika z brzmienia zobowiązań w sprawie IAG/bmi, strony uczestniczące w połączeniu miały wskazać w formularzu RM odstępstwo w brzmieniu zaproponowanych zobowiązań jako zasadniczą zmianę, aby w ten sposób zainteresować Komisję tą modyfikacją.

150 O ile strony uczestniczące w połączeniu nie zwróciły uwagi Komisji na tę okoliczność, naruszając obowiązki wynikające z załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego, o tyle skarżąca nie ma podstaw, by powoływać się na nią na poparcie swej interpretacji zobowiązań ostatecznych.

151 W trzeciej kolejności skarżąca podnosi, że nie było konieczne wymienienie w formularzu RM sformułowania „zgodny z ofertą" zawartego w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych ze względu na fakt, iż jego znaczenie obywa się bez wyjaśnienia i nie zawiera nic niejasnego ani niejednoznacznego.

152 Argument ten nie może zostać uwzględniony.

153 Na pierwszy rzut oka, ponieważ sekcja 3 formularza RM nakłada na strony obowiązek wskazania wszystkich odstępstw od tekstów wzorcowych, okoliczność, że odstępstwo w tekście polega na dodaniu wyrażenia jednoznacznego lub niejednoznacznego, jest pozbawiona znaczenia.

154 Ponadto znaczenie tego wyrażenia dla przyznania praw nabytych nie jest istotne w okolicznościach niniejszej sprawy.

155 Zgodnie bowiem z systematyką postanowień zobowiązań w sprawie IAG/bmi wynikającej ze sposobu, w jaki są one zorganizowane, przesłanki uzyskania praw nabytych są określone w klauzuli 1.3.2, odpowiadającej klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych, podczas gdy celem ich klauzuli 1.3.1, odpowiadającej klauzuli 1.9 tych zobowiązań, jest określenie „konkurencyjnej usługi lotniczej", która może być wykonywana w okresie wykorzystania.

156 W tych okolicznościach Komisja nie musiała uznać, że dodanie wyrażenia „zgodny z ofertą" do klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych powinno być istotne dla przyznania praw nabytych.

157 Ponadto należy przypomnieć, że z formularza RM wypełnionego przez strony uczestniczące w połączeniu wynika, iż postanowienia dotyczące praw nabytych w zakresie zobowiązań ostatecznych mają takie samo znaczenie jak postanowienia zobowiązań w sprawie IAG/bmi, z wyjątkiem „drobnych wariantów językowych".

158 W tych okolicznościach nie jest zasadny argument skarżącej, zgodnie z którym Komisja powinna była zrozumieć w innym sensie postanowienia dotyczące praw nabytych.

159 W czwartej kolejności, co się tyczy w szczególności rozmów między stronami uczestniczącymi w połączeniu a Komisją w okresie, w którym instytucja ta wymagała, aby strony ujęły „prawa nabyte" w swych zobowiązaniach, Komisja wskazuje w odpowiedzi na pytanie Sądu, że „uważa, iż zgodnie z jej wiedzą" w okresie od 18 lipca do 25 lipca 2013 r. miała miejsce rozmowa „między stronami w przedmiocie określonych rozbieżności między [propozycją zobowiązań] z dnia 16 lipca 2013 r. a zobowiązaniami w »sprawie IAG/bmi«".

160 Jednakże w żadnym momencie, ani na pisemnym etapie postępowania, ani w odpowiedzi na pytania Sądu, ani w odpowiedzi na objaśnienia Komisji przypomniane w pkt 159 powyżej skarżąca nie utrzymywała, że strony uczestniczące w połączeniu w trakcie negocjacji w sprawie zobowiązań

wyraźnie powiadomiły Komisję o swojej koncepcji zobowiązań, zgodnie z którą wchodzący przewoźnik byłby zobowiązany do świadczenia usługi lotniczej zgodnej ze swoją ofertą, aby móc uzyskać prawa nabyte.

161 Otóż jako że to do skarżącej należy wykazanie, jak przypomniano w pkt 140 powyżej, że strony uczestniczące w połączeniu zwróciły uwagę Komisji na odstępstwo w obowiązującym tekście zobowiązań ostatecznych od postanowień dotyczących praw nabytych w zakresie zobowiązań w sprawie IAG/bmi, a skarżąca nie przedstawia żadnego przydatnego dowodu dotyczącego rozmów stron uczestniczących w połączeniu z Komisją, o których mowa w pkt 159 powyżej, należy stwierdzić, że strony uczestniczące w połączeniu nie powiadomiły Komisji podczas tych rozmów o tym odstępstwie w brzmieniu zobowiązań.

162 W piątej kolejności skarżąca utrzymuje, że z historii zobowiązań ostatecznych wynika, iż sformułowanie „zgodne z ofertą" pochodzi ze zobowiązań w sprawie A++, stanowiących „aktualny stan wiedzy" w zakresie zobowiązań dotyczących czasu na start lub lądowanie linii lotniczych. Ponadto Komisja pod wieloma względami oparła się na tych zobowiązaniach w ramach negocjacji zakończonych przyjęciem zobowiązań ostatecznych. W związku z tym skarżąca twierdzi, że strony uczestniczące w połączeniu nie powinny były powiadamiać o tym dodatku w porównaniu ze sprawą IAG/bmi.

163 Argument ten nie może zostać uwzględniony, ponieważ nie jest on zasadny pod względem faktycznym.

164 Po pierwsze, sformułowanie przejęte z zobowiązań w sprawie A++ nie stanowi „aktualnego stanu wiedzy", przynajmniej w stosunku do praw nabytych.

165 Bezsporne jest bowiem, że w zobowiązaniach w sprawie A++ nie przewidziano przyznania praw nabytych. Klauzula 1.2.6 wspomnianych zobowiązań nie dotyczyła zatem przesłanek przyznania praw nabytych.

166 Ponadto z tego właśnie powodu strony uczestniczące w połączeniu miały wprowadzić do swoich zobowiązań, na wyraźne żądanie Komisji, postanowienia dotyczące praw nabytych tego rodzaju jak te zawarte w zobowiązaniach w sprawie IAG/bmi.

167 Ponadto przypomniany przez skarżącą fakt, że w odniesieniu do niektórych elementów zobowiązań ostatecznych Komisja zwróciła się do stron uczestniczących w połączeniu o wzorowanie się na zobowiązaniach w sprawie A++, jest pozbawiony znaczenia. Postanowienia w sprawie A++, na które powołuje się skarżąca, nie odnoszą się bowiem do praw nabytych.

168 Po drugie, twierdzenia skarżącej dotyczące historii zobowiązań ostatecznych są błędne.

169 Strony uczestniczące w połączeniu przedłożyły Komisji w dniach 10, 14, 16 i 25 lipca 2013 r. szereg wersji zobowiązań opracowanych przez nie w celu umożliwienia Komisji oceny tych zobowiązań.

170 Nie ma wątpliwości co do tego, że sformułowanie „w sposób zgodny z ofertą" zostało umieszczone w propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r., co zresztą znalazło odzwierciedlenie w wersji porównawczej sporządzonej przez skarżącą powołanej w pkt 11 powyżej.

171 Jednakże nie istnieje ciągłość między istotnymi postanowieniami propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r. a klauzulą 1.9 zobowiązań ostatecznych.

172 Klauzule 1.9–1.11 zobowiązań ostatecznych nie stanowią bowiem zmiany odpowiednich wcześniejszych klauzul, lecz stanowią nowy tekst, dodany w całości do zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r., jak wynika z wersji porównawczej między propozycją zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r. a propozycją zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r., przedstawioną przez skarżącą jako załącznik A 7 do skargi.

173 Potwierdza to zresztą sama skarżąca, która przyznaje w pkt 127 skargi, że strony uczestniczące w połączeniu zastosowały zobowiązania w sprawie IAG/bmi jako tekst podstawowy dla opracowania propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r., skutkiem czego nie można utrzymywać, że istnieje jakakolwiek ciągłość między klauzulą 1.11 propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r. a klauzulą 1.9 zobowiązań ostatecznych.

174 Ponadto należy znowu zaznaczyć, że – jak przypomniano w pkt 12 powyżej – Komisja zażądała wyraźnie i dwukrotnie, by prawa nabyte włączono do zobowiązań, precyzując jednocześnie w piśmie z dnia 13 lipca 2013 r., iż powinny zostać wprowadzone prawa nabyte „takiego rodzaju jak" zaproponowane w sprawie IAG/bmi.

175 W tym względzie należy podkreślić, że w odpowiedzi na to żądanie strony uczestniczące w połączeniu wskazały, iż prawa nabyte zostały włączone „zgodnie z żądaniem" Komisji, jak wynika z wiadomości elektronicznej załączonej do propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r., obejmującej po raz pierwszy postanowienia dotyczące praw nabytych identyczne z przepisami zawartymi w zobowiązaniach ostatecznych.

176 Ponadto strony uczestniczące w połączeniu potwierdziły w formularzach RM z dnia 18 i 30 lipca 2013 r. zgodność z zobowiązaniami w sprawie IAG/bmi i nie odniosły się w żaden sposób do odstępstwa w zakresie postanowień dotyczących praw nabytych.

177 W tych okolicznościach argumenty skarżącej dotyczące historii zobowiązań ostatecznych i domniemanego charakteru „aktualnego stanu wiedzy" w zakresie zobowiązań w sprawie A++ nie mogą zostać uwzględnione.

178 W szóstej kolejności skarżąca utrzymuje, że różnica w tekście między jej zobowiązaniami a zobowiązaniami w sprawie IAG/bmi, a w szczególności sformułowanie „w sposób zgodny z ofertą", wynika z faktu, że w przeciwieństwie do sprawy IAG/bmi niniejsza sprawa dotyczy tylko jednej trasy lotniczej.

179 Ponieważ twierdzenia skarżącej należy rozumieć w ten sposób, że zmiany brzmienia należy interpretować jako „wyjaśnienia wymagane przez szczególne okoliczności niniejszej sprawy" zgodnie z informacjami zawartymi w formularzu RM, argument ten również nie może zostać uwzględniony.

180 Z jednej strony tezie tej przeczy sama skarżąca. Twierdzi ona bowiem w pkt 3 odpowiedzi na piśmie z dnia 14 lutego 2020 r. na pytania Sądu, że strony uczestniczące w połączeniu nie uznały, iż sformułowanie „zgodny z ofertą" wchodziło w zakres pojęcia „wyjaśnień wymaganych przez szczególne okoliczności niniejszej sprawy".

181 Z drugiej strony należy w każdym wypadku stwierdzić, że liczba tras lotniczych jest pozbawiona jakiegokolwiek znaczenia w odniesieniu do kwestii, na jakim poziomie należy wykorzystywać czas na start lub lądowanie, aby stanowiło to „właściwe wykorzystanie" dla celów przyznania praw nabytych.

182 W siódmej kolejności należy zbadać jeszcze kilka innych twierdzeń skarżącej. Utrzymuje ona bowiem, że Komisja powinna była dostrzec zmianę dokonaną w brzmieniu zobowiązań ostatecznych w porównaniu z istotną treścią zobowiązań w sprawie IAG/bmi i „powinna była ocenić to sformułowanie i jego ewentualne skutki". Ponadto w odpowiedziach na pytania zadane przez Sąd skarżąca uznaje, że Komisja dokonała „starannego" porównania treści istotnych postanowień i w owym czasie zrozumiała i zaakceptowała fakt, że przejęto „elementy techniczne" zobowiązań w sprawie A++.

183 Jednak skarżąca twierdzi jednocześnie, że „[w] rzeczywistości nikt nie miał powodów, aby zbadać konkretne sformułowanie sporne w niniejszej sprawie" i że „ani strony [uczestniczące w połączeniu], ani Komisja nie miały potrzeby badania [omawianego] sformułowania".

184 W każdym wypadku argumenty skarżącej nie mogą zostać uwzględnione.

185 Ponieważ skarżącą należy rozumieć w ten sposób, że twierdzi ona, iż Komisja wiedziała o zmianie brzmienia wynikającej z dodania do oferty sformułowania „zgodny z ofertą”, argument ten jest pozbawiony znaczenia.

186 Okazuje się bowiem, że Komisja przyznaje, że stwierdziła zmiany w brzmieniu zobowiązań. Nie wynika z tego jednak, że Komisja powinna była dojść na tej podstawie do wniosku, iż zmiany te były istotne dla wykładni zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych pojęcia „właściwego wykorzystania” i nie były zwykłym „drobnym wariantem językowym”.

187 Z tych samych powodów nie może być skuteczny argument, że Komisja zrozumiała i zaakceptowała fakt, iż przejęto „elementy techniczne” zobowiązań w sprawie A++.

188 Uznając bowiem sformułowanie „zgodny z ofertą” za „drobny wariant językowy”, Komisja właśnie uznała ten dodatek za element „techniczny”, a nie zasadniczy.

189 Gdyby twierdzenia skarżącej należało zrozumieć w ten sposób, że gdyby Komisja przeprowadziła analizę z wymaganą starannością, powinna była nie tylko spostrzec zmianę tekstu, ale także zrozumieć tę zmianę jako istotną i zasadniczą dla przyznania praw nabytych, należałoby stwierdzić, że argument ten nie byłby zasadny.

190 W tym względzie Sąd odsyła do właściwych im obowiązków Komisji i przedsiębiorstw zgłaszających koncentrację, przedstawionych w pkt 129–133 powyżej.

191 Nie ma wątpliwości co do tego, że jak przypomniano w pkt 116 powyżej, Komisja jest zobowiązana „do wykazania jak największej staranności w wykonywaniu [swych] zadań w zakresie kontroli koncentracji”.

192 Jednakże celem tego obowiązku nie jest zwolnienie przedsiębiorstw zgłaszających koncentrację z obowiązku przedstawienia w formularzu RM dokładnych i prawidłowych informacji.

193 Przedsiębiorstwo, które przekazało w formularzu RM informacje, nie może bowiem co do zasady twierdzić, że Komisja powinna pominąć wspomniane informacje i zbadać z większą uwagą brzmienie zaproponowanych zobowiązań.

194 Otóż argument skarżącej wyraźnie oznacza, że Komisja powinna była zrozumieć sformułowanie „zgodny z ofertą” jako istotne dla przyznania praw nabytych, i to mimo że informacje dostarczone w formularzu RM przez strony uczestniczące w połączeniu miały inne znaczenie.

195 Jednakże w niniejszej sprawie Komisja mogła, nie popełniając błędu, uznać w zaskarżonej decyzji zawarte w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych sformułowanie „zgodny z ofertą” za nieistotne dla przyznania praw nabytych.

196 W świetle historii zobowiązań przypomnianej w pkt 169–175 powyżej Komisja nie musiała bowiem uznać, że odstępstwo tekstu propozycji zobowiązań z dnia 14 lipca 2013 r. od tekstu propozycji zobowiązań z dnia 16 lipca 2013 r. miało istotny charakter.

197 Jest tak tym bardziej, że zgodnie z systematyką postanowień rozpatrywanych zobowiązań w sprawie IAG/bmi, wynikającą ze sposobu, w jaki są one zorganizowane, warunki regulujące uzyskanie praw nabytych są w nich określone w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych.

198 Ponieważ zatem skarżąca zmieniła klauzulę 1.9 zobowiązań ostatecznych, posługując się sformułowaniem „zgodny z ofertą”, Komisja tym bardziej nie miała powodów, by zakładać, że ta zmiana tekstu mogła być czymś innym niż „drobnym wariantem językowym” w rozumieniu formularza RM.

199 Ponadto gdyby strony uczestniczące w połączeniu miały zamiar nadać odmienne znaczenie postanowieniom dotyczącym praw nabytych zawartym w zobowiązaniach ostatecznych w porównaniu z postanowieniami zawartymi w zobowiązaniach w sprawie IAG/bmi, mogłyby i powinny byłyby powiadomić o tym Komisję, wskazując ten zamiar w wyraźny sposób w formularzu RM.

200 Z całości powyższych rozważań wynika, że skarżącej nie zdołała podważyć wniosku wyciągniętego w pkt 63 zaskarżonej decyzji. Wynika z tego, że sformułowanie „zgodny z ofertą” zawarte w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych stanowi jedynie „niewielki wariant językowy” w stosunku do zobowiązań zawartych w sprawie IAG/bmi, zgodnie z którym przyznanie praw nabytych nie jest uzależnione od wymogu prowadzenia przewozów lotniczych w okresie obsługi w sposób zgodny z ofertą.

W przedmiocie wykładni systemowej omawianych przepisów

201 Zgodnie z pkt 57 zaskarżonej decyzji okoliczność, że zobowiązania ostateczne zawierają definicję „wykorzystania stanowiącego nadużycie”, ale nie zawierają definicji „właściwego wykorzystania”, wskazuje na istnienie równoważności między „właściwym wykorzystaniem” i „brakiem wykorzystania stanowiącego nadużycie”. Zatem sytuacja, która nie odpowiada „wykorzystaniu stanowiącemu nadużycie” czasu na start lub lądowanie, może zostać uznana za „właściwe wykorzystanie”.

202 W pkt 64 zaskarżonej decyzji stwierdzono, że prawa nabyte są określone w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych, podczas gdy klauzula 1.9 odnosi się do celu zobowiązania w zakresie udostępnienia czasu na start lub lądowanie. Zatem uzależnienie przyznania praw nabytych od warunków wynikających z klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych byłoby sprzeczne z systematyką omawianych przepisów.

203 Skarżąca kwestionuje tę interpretację szeregiem argumentów.

204 W pierwszej kolejności, w celu zbadania wykładni przyjętej przez Komisję w zaskarżonej decyzji w świetle argumentów skarżącej, należy zauważyć, po pierwsze, że jeśli chodzi o zrównanie „właściwego wykorzystania” z brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie” w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, takiego jak dokonane w zaskarżonej decyzji, w pkt 100 powyżej stwierdzono, iż wyrażenie „właściwe wykorzystanie” nie jest samo w sobie w pełni skuteczne, lecz wymaga istnienia ram odniesienia, w stosunku do których można określić, co w niniejszej sprawie stanowi wykorzystanie, które można zakwalifikować jako „właściwe”.

205 W tych okolicznościach nic nie stoi zasadniczo na przeszkodzie, aby oprzeć się na innych postanowieniach zobowiązań ostatecznych w celu nadania precyzyjnego znaczenia pojęciu „właściwego wykorzystania”.

206 Po drugie, zrównanie „właściwego wykorzystania” z brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie” w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych jest uzasadnione pod wieloma względami.

207 Przede wszystkim pojęcie „wykorzystania stanowiącego nadużycie” ma sens, który można zrozumieć jako „niewłaściwe lub nieodpowiednie wykorzystanie”, jak stwierdzono w pkt 103 powyżej, w związku z czym okazuje się wskazane zrównanie „właściwego wykorzystania” z brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie”.

208 Następnie skarżąca zarzuca interwenientowi wykorzystanie czasu na start lub lądowanie w sposób niewystarczający. Klauzula 1.13 lit. b) zobowiązań ostatecznych reguluje właśnie przypadek wykorzystania czasu na start lub lądowanie w sposób niewystarczający, kwalifikując je jako „wykorzystanie stanowiące nadużycie".

209 Wreszcie należy zauważyć, że w zobowiązaniach w sprawie IAG/bmi, które strony uczestniczące w połączeniu powinny były przyjąć na wyraźne żądanie Komisji jako wzór w odniesieniu do praw nabytych w ostatecznych zobowiązaniach, postanowienia dotyczące „wykorzystania stanowiącego nadużycie" pojawiają się w sekcji zatytułowanej „Przyznanie praw nabytych w odniesieniu do czasu na start lub lądowanie". Należy zatem przyjąć, że zgodnie ze sposobem, w jaki są zorganizowane te zobowiązania, postanowienia dotyczące „wykorzystania stanowiącego nadużycie" są istotne dla przyznania praw nabytych.

210 Wbrew twierdzeniom skarżącej, tytuły sekcji w aktach prawnych mają bowiem znaczenie w odniesieniu do wykładni systemowej postanowień.

211 Tymczasem, jak stwierdzono w pkt 200 powyżej, strony uczestniczące w połączeniu miały wprowadzić prawa nabyte „takiego rodzaju jak" zaproponowane w sprawie IAG/bmi i Komisja mogła słusznie uznać, że różnica między treścią klauzuli 1.3.1 tych zobowiązań a treścią klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych stanowiła jedynie „drobny wariant językowy", nie odzwierciedlający woli stron uczestniczących w połączeniu, by nadać odmienne znaczenie prawom nabytym w ramach zobowiązań ostatecznych.

212 Należy zatem uznać, że postanowienia dotyczące „wykorzystania stanowiącego nadużycie" mogą mieć znaczenie w niniejszej sprawie dla przyznania praw nabytych.

213 W drugiej kolejności, jak już wspomniano w pkt 197 powyżej, zgodnie z systematyką istotnych postanowień zobowiązań w sprawie IAG/bmi warunki regulujące uzyskanie praw nabytych są ustanowione w klauzuli 1.3.2, która odpowiada klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych, podczas gdy ich klauzula 1.3.1, odpowiadająca klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych, ma na celu określenie „konkurencyjnej usługi lotniczej", którą można świadczyć w okresie wykorzystania.

214 Struktura ta została przejęta w ostatecznych zobowiązaniach, co jasno wynika z definicji zawartych w nich sformułowań.

215 Struktura omawianych postanowień tekstowych staje się jeszcze bardziej jasna w drodze porównania klauzul dotyczących specyfikacji „konkurencyjnej usługi lotniczej" zobowiązań w sprawach A++ i IAG/bmi z klauzulą 1.9 zobowiązań ostatecznych.

216 Z klauzuli 1.2.6 zobowiązań w sprawie A++, w których ponadto nie przewidziano opcji uzyskania praw nabytych, wynika bowiem, że wchodzący przewoźnik ma korzystać z czasu na start lub lądowanie wyłącznie w celu „świadczenia usług zaproponowanych w ofercie" i nie może wykorzystać go do obsługi innego połączenia. W tym względzie odniesienie do oferty służy sprecyzowaniu zgodnego z prawem wykorzystania czasu na start lub lądowanie na danych trasach lotniczych.

217 Co się tyczy klauzuli 1.3.1 zobowiązań w sprawie IAG/bmi, dotyczącej „konkurencyjnej usługi lotniczej", określa ona, podobnie jak klauzula 1.2.6 zobowiązań w sprawie A++, zgodne z prawem korzystanie z czasu na start lub lądowanie. Tymczasem zamiast odsyłać w tym względzie do oferty wchodzącego przewoźnika, pojęcie zgodnego z prawem wykorzystania jest tam określone w zdaniu pierwszym, a mianowicie jako świadczenie usługi między daną parą portów lotniczych. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę, że w sprawie IAG/bmi wchodzący przewoźnik ma możność uzyskania praw nabytych, co oznacza właśnie możliwość wykorzystania czasu na start lub lądowanie na dowolnej trasie

lotniczej, użyteczne było wyjaśnienie w zdaniu drugim klauzuli 1.3.2, że zakaz wykorzystania czasu na start lub lądowanie w innej parze portów lotniczych nie ma zastosowania w sposób bezwzględny, lecz jedynie w okresie wykorzystania i aż do momentu, gdy wchodzący przewoźnik uzyskał prawa nabyte.

218 W związku z powyższym w kontekście zobowiązań w sprawie IAG/bmi zdanie drugie ich klauzuli 1.3.1 należy rozumieć jako zwykłe wyjaśnienie.

219 Klauzula 1.9 zobowiązań ostatecznych odpowiada co do zasady wzorowi klauzuli 1.3.1 zobowiązań w sprawie IAG/bmi. W pierwszym zdaniu klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych określono bowiem zgodne z prawem korzystanie z czasu na start lub lądowanie poprzez wskazanie, że „co do zasady" wchodzący przewoźnik może wykorzystać czas na start lub lądowanie jedynie w celu obsługi trasy między parą danych miast. W zdaniu drugim sprecyzowano, że zakaz ten nie ma zastosowania, jeżeli wchodzący przewoźnik prowadził tę usługę w okresie wykorzystania.

220 W tych okolicznościach okazuje się, że dodanie sformułowania „zgodny z ofertą", w zakresie, w jakim sformułowanie to należy rozumieć jako „faktyczną" definicję pierwszeństwa, jak twierdzi skarżąca, odbiega znacznie pod względem brzmienia od sposobu, w jaki są zorganizowane odpowiednie postanowienia zobowiązań w sprawie IAG/bmi, które strony uczestniczące w połączeniu miały przyjąć za wzór.

221 Zdanie drugie klauzuli 1.3.1 zobowiązań w sprawie IAG/bmi dotyczy bowiem jedynie wyjaśnienia, że zakaz wykorzystania czasu na start lub lądowanie dla innej pary miast nie ma zastosowania w przypadku uzyskania praw nabytych. Zdanie to nie ustanawia zatem wymogów jakościowych warunkujących wykorzystanie czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do innych tras.

222 Ponadto w zobowiązaniach w sprawie A++ odesłanie do oferty wchodzącego przewoźnika służy jedynie wyjaśnieniu, że czas na start lub lądowanie można wykorzystać tylko na trasie określonej w tej ofercie, bez nakładania wymogów co do wykorzystania czasu na start lub lądowanie.

223 O ile z powyższego wynika, że strony uczestniczące w połączeniu, łącząc postanowienia przejęte z zobowiązań w sprawie IAG/bmi i część zdania opartą na zobowiązaniach w sprawie A++, odeszły od zobowiązań w sprawie IAG/bmi, które miały jednakże przyjąć za wzór, należy zauważyć, że wykładnia, zgodnie z którą klauzula 1.9 zobowiązań ostatecznych zawiera „faktyczną" definicję praw nabytych, pod wieloma względami nie da się pogodzić z systematyką omawianych postanowień.

224 Po pierwsze, jak wynika z klauzul 1.9 i 1.10 zobowiązań ostatecznych i co potwierdzone jest ponadto w części „definicje" wspomnianych zobowiązań, celem pierwszej z tych klauzul jest określenie korzystania z czasu na start lub lądowanie, jakiego można dokonać w okresie wykorzystania, podczas gdy w drugiej z nich określono warunki, jakie muszą zostać spełnione w celu uzyskania praw nabytych.

225 W tych okolicznościach uznanie zdania drugiego klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych za „faktyczną" definicję warunków przyznania praw nabytych byłoby sprzeczne z systematyką omawianych przepisów.

226 Po drugie, gdyby przyjąć tezę, że klauzula 1.9 zobowiązań ostatecznych zawiera „faktyczną" definicję warunków przyznania praw nabytych, nie tylko istniałyby dwie definicje tego pojęcia, lecz także skutkowałoby to sprzecznymi ze sobą warunkami przyznania praw nabytych.

227 Z jednej strony ze zdania drugiego klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych wynika bowiem, że wchodzący przewoźnik powinien był wykonywać usługę lotniczą „zgodną z ofertą" w okresie wykorzystania, a z drugiej strony z klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych wynika, że przewoźnik musiał „właściwie wykorzystać" czas na start lub lądowanie w okresie korzystania.

228 W tym względzie nie może zostać uwzględniony argument skarżącej zmierzający do usunięcia tej wewnętrznej sprzeczności.

229 Zdaniem skarżącej aby „zapobiec kolizji między klauzulą 1.9 a klauzulą 1.10" zobowiązań ostatecznych, należy zbadać, w celu stwierdzenia „właściwego wykorzystania", czy czas na start lub lądowanie został wykorzystany w sposób „zgodny z ofertą".

230 Jednakże teza skarżącej pociąga za sobą konieczność przekształcenia w pierwszej kolejności sformułowania „zgodny z ofertą" zawartego w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych w warunek przyznania praw nabytych, powodując tym samym sprzeczność z klauzulą 1.10 wspomnianych zobowiązań, by następnie wyeliminować tę sprzeczność poprzez zrównanie „właściwego wykorzystania" z wykorzystaniem „zgodnym z ofertą".

231 Tymczasem taka linia interpretacyjna ma nie tylko sztuczny charakter, ale również jest sprzeczna z tym, że z klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych wyraźnie wynika, iż zawiera ona definicję praw nabytych, określającą warunki przyznania tych praw.

232 Po trzecie, z analizy dotyczącej znaczenia informacji zawartych w formularzu RM wynika, że sformułowanie „zgodny z ofertą" jest jedynie „drobnym wariantem językowym".

233 W tych okolicznościach nie można przyjąć podejścia skarżącej, zgodnie z którym przekształcenie sformułowania „zgodny z ofertą" w istotny warunek przyznania praw nabytych zastępuje w praktyce warunek wyraźnie ustanowiony w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych.

234 Okazuje się zatem, że trudność w wykładni pojęcia „właściwego wykorzystania" zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych wynika z faktu, iż strony uczestniczące w połączeniu dodały do klauzuli 1.9 tych zobowiązań wyrażenie „zgodny z ofertą". Zamiast bowiem posługiwać się postanowieniami tego rodzaju jak postanowienia zobowiązań w sprawie IAG/bmi, czego wyraźnie żądała Komisja, strony uczestniczące w połączeniu postanowiły połączyć postanowienia tych zobowiązań z elementami przejętymi ze zobowiązań w sprawie A++, dodając jednocześnie wyrażenie „zgodny z ofertą" w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych.

235 W trzeciej kolejności należy stwierdzić, że skarżąca nie zdołała przedstawić argumentów dotyczących systematyki istotnych postanowień zawartych w zobowiązaniach ostatecznych, które mogłyby podważyć zrównanie „właściwego wykorzystania" z brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 wspomnianych zobowiązań.

236 Skarżąca utrzymuje w tym kontekście, po pierwsze, że postanowienia dotyczące „wykorzystania stanowiącego nadużycie" przewidziane w klauzuli 1.13 i 1.14 zobowiązań ostatecznych mają swój własny cel, co oznacza, że wyrażenie „wykorzystanie stanowiące nadużycie" zawarte w klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych nie może być używane do określenia znaczenia wyrażenia „właściwe korzystanie" zawartego w klauzuli 1.10 wspomnianych zobowiązań.

237 W tym względzie skarżąca podnosi, że zobowiązania w zakresie udostępnienia czasu na start lub lądowanie zaakceptowane przez Komisję w przeszłości zawierały klauzule dotyczące „korzystania stanowiącego nadużycie", mimo iż nie przewidywały one praw nabytych, jak na przykład zobowiązania w sprawie A++.

238 W tym kontekście skarżąca utrzymuje ponadto, że celem klauzul dotyczących „wykorzystania stanowiącego nadużycie" jest ochrona integralności zobowiązania w zakresie udostępnienia czasu na start lub lądowanie i linii lotniczej udostępniającej czas na start lub lądowanie.

239 Powyższe argumenty są pozbawione znaczenia dla sprawy. W tym względzie wystarczy wskazać, jak słusznie czyni to Komisja, że okoliczność, iż postanowienia dotyczące „wykorzystania stanowiącego nadużycie" mają własny cel, nie wyklucza, by klauzula 1.13 zobowiązań ostatecznych dotyczących „wykorzystania stanowiącego nadużycie" mogła mieć również znaczenie dla określenia, co stanowi „właściwe wykorzystanie".

240 Po drugie, skarżąca utrzymuje, że analiza „wykorzystania stanowiącego nadużycie" odbywa się, jak wynika z klauzul 1.13 i 1.14 zobowiązań ostatecznych, w sposób ciągły w okresie wykorzystania czasu na start lub lądowanie, czyli przez sześć sezonów IATA, podczas gdy analiza „właściwego korzystania" ma miejsce, jak wynika z klauzuli 1.11 zobowiązań ostatecznych, pod koniec okresu użytkowania.

241 Skarżąca wywodzi z tego, że analizowanie pod koniec okresu wykorzystania, czy miało miejsce „wykorzystanie stanowiące nadużycie", jest „niedorzeczne i sztuczne". Zasady określone w klauzuli 1.14 zobowiązań ostatecznych przewidują bowiem, że w przypadku „wykorzystania stanowiącego nadużycie" czasu na start lub lądowanie przez wchodzącego przewoźnika zostanie rozwiązane porozumienie o uwolnieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie, skutkiem czego „wchodzący przewoźnik znajdujący się w sytuacji korzystania stanowiącego nadużycie nie może zakończyć okresu wykorzystania i ubiegać się o przyznanie praw nabytych".

242 W tym względzie należy podkreślić, że okoliczność, iż analiza „wykorzystania stanowiącego nadużycie" odbywa się w sposób ciągły w okresie wykorzystania, nie oznacza, wbrew twierdzeniom skarżącej, że późniejsza analiza w ramach analizy „właściwego wykorzystania" byłaby bezskuteczna. Może się bowiem zawsze zdarzyć, że procedura przewidziana w klauzuli 1.14 zobowiązań ostatecznych nie została przeprowadzona, że wchodzący przewoźnik w wyznaczonym terminie położył kres „wykorzystaniu stanowiącemu nadużycie" lub że strony nie powołują się na swoje prawo do rozwiązania porozumienia o uwolnieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie z powodu wykorzystania stanowiącego nadużycie przez wchodzącego przewoźnika.

243 Po trzecie, skarżąca podnosi, że równoważność między „właściwym wykorzystaniem" a brakiem „wykorzystania stanowiącego nadużycie" powoduje bezskuteczność przewidzianej w klauzuli 1.11 zobowiązań ostatecznych procedury, zgodnie z którą Komisja, której doradza zarządca, zatwierdza w razie potrzeby prawa nabyte. W zakresie, w jakim wchodzący przewoźnik przestrzega zasady „czas niewykorzystany jest stracony" na podstawie rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie i wykorzystuje ponadto czas na start lub lądowanie bez „wykorzystania stanowiącego nadużycie", zostanie mu z mocy prawa ponownie przydzielony czas na start lub lądowanie w następnym sezonie rozkładu lotów na podstawie art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia. Gdyby było to wystarczające do uzyskania pierwszeństwa, w zobowiązaniach przewidziano by, że uznaje się, iż wchodzący przewoźnik ma prawa nabyte, pod warunkiem że zawsze korzystał z czasu na start lub lądowanie na podstawie rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie pod koniec okresu wykorzystania.

244 W tym względzie Komisja wskazuje zaś w pkt 83 odpowiedzi na skargę, czemu skarżąca nie zaprzeczyła, że ta ostatnia niesłusznie ogranicza zakres postanowień dotyczących „wykorzystania stanowiącego nadużycie" zawartych w klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych do zasady „czas niewykorzystany jest stracony". Z samego brzmienia klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych wynika bowiem, że samo przestrzeganie tej zasady nie wystarczy do stwierdzenia braku „wykorzystania stanowiącego nadużycie".

245 Po czwarte, nie może być skuteczny argument skarżącej oparty na domniemanym „wewnętrznie spójnym systemie".

246 W tym względzie zdaniem skarżącej z klauzul 1.1, 1.9, 1.10, 1.24, 1.26 i 1.27 zobowiązań ostatecznych wynika, że tworzą one wewnętrznie spójny system, w ramach którego wchodzącym przewoźnikom udostępniany jest czas na start lub lądowanie na obsługiwanie codziennego rejsu na omawianej parze portów lotniczych w granicach siedmiu rejsów tygodniowo. Wchodzący przewoźnicy powinni określić

jako „główne warunki" swojej formalnej oferty liczbę rejsów, a zatem czas na start lub lądowanie, który zamierzają uzyskać. Formalne oferty są oceniane i w razie potrzeby klasyfikowane na podstawie skuteczności wywieranej presji konkurencyjnej. W tym względzie liczba żądanych rejsów stanowi kryterium oceny. Po przydzieleniu czasu na start lub lądowanie na podstawie formalnej oferty wchodzący przewoźnik powinien wykorzystać ten czas na start lub lądowanie w sposób zgodny z ofertą przez sześć kolejnych sezonów, zanim będzie mógł uzyskać zgodę na wykorzystanie czasu na start lub lądowanie w innej parze miast na podstawie oceny mającej na celu ustalenie, czy potencjalny wchodzący przewoźnik „właściwie wykorzystał" czas na start lub lądowanie.

247 Należy zaznaczyć, że argumentacja skarżącej polega w szczególności na wyciąganiu wniosków z postanowień regulujących ofertę nowo wchodzącego przewoźnika i ocenę tej oferty w celu interpretacji wyrażenia „właściwe wykorzystanie" zawartego w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych dotyczących przyznania praw nabytych.

248 Tymczasem, jak słusznie podnosi Komisja, postanowienia regulujące ofertę nowo wchodzącego przewoźnika i ocenę tej oferty są istotne dla przyznania korekty czasu na start lub lądowanie nowo wchodzącemu przewoźnikowi, lecz na płaszczyźnie systemowej nie jest ich zadaniem ustanowienie warunków, jakie powinien spełnić nowo wchodzący przewoźnik w celu przyznania praw nabytych. Z tego samego powodu skarżąca nie może opierać argumentu na ocenie oferty interwenienta przez Komisję i przez niezależnego zarządcę.

249 Z powyższego wynika, że zgodnie z wykładnią systemową rozpatrywanych postanowień pojęcie „właściwego wykorzystania" zawarte w klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych można rozumieć jako brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 wspomnianych zobowiązań. W konsekwencji skarżąca nie zdołała wykazać, że systemowa wykładnia przyjęta przez Komisję w zaskarżonej decyzji była sprzeczna z ogólną systematyką postanowień zobowiązań ostatecznych.

W przedmiocie wykładni rozpatrywanych przepisów z uwzględnieniem ich celu i kontekstu

250 Zgodnie z pkt 54–57 zaskarżonej decyzji przyznanie praw nabytych ma na celu zachęcenie potencjalnego wchodzącego przewoźnika do obsługiwania rejsu Londyn–Filadelfia. W tym celu ważne jest, aby kryteria przyznania praw nabytych były jasne i sprawdzalne i gwarantowały pewność prawa wchodzącego przewoźnika. Tymczasem jedynie wykładnia, zgodnie z którą „właściwe wykorzystanie" należy rozumieć jako brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, zapewniałaby niezbędną pewność prawa.

251 Skarżąca kwestionuje tę interpretację szeregiem argumentów.

252 Skarżąca zarzuca w szczególności przyjętej w zaskarżonej decyzji wykładni, że nie uwzględniono w niej celu i kontekstu rozpatrywanych postanowień.

253 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o cel rozpatrywanych przepisów, w świetle którego należy interpretować pojęcie „właściwego wykorzystania", skarżąca utrzymuje, że celem zobowiązań ostatecznych jest zapewnienie, aby korekta czasu na start lub lądowanie została wykorzystana przez sześć sezonów okresu wykorzystania, tak aby wywrzeć możliwie największą presję konkurencyjną, a zatem największą ilość możliwych korzyści dla konsumenta, powielając w szczególności, w miarę możliwości, codzienną usługę, którą zapewniały uprzednio US Airways. W tym kontekście skarżąca utrzymuje, że celem zobowiązań ostatecznych jest usunięcie wszelkich poważnych wątpliwości pojawiających się w wyniku połączenia. A zatem wykładnia Komisji jest błędna, ponieważ nadaje zbyt duże znaczenie celowi polegającemu na uczynieniu czasu na start lub lądowanie bardziej interesującym.

254 W tym względzie należy przypomnieć, że zobowiązania stanowią integralną część decyzji zatwierdzającej i powinny być interpretowane w jej świetle, jak stwierdzono w pkt 112 powyżej.

255 Jak wynika w szczególności z akapitu pierwszego zobowiązań ostatecznych, strony uczestniczące w połączeniu przyjęły je w celu umożliwienia Komisji stwierdzenia, że zobowiązania te rozwiewają poważne wątpliwości i uznania tym samym połączenia za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

256 Jak bowiem przyznaje skarżąca w pkt 14 skargi, Komisja uznała, że wpisanie praw nabytych było konieczne w celu rozwiania wszelkich poważnych wątpliwości spowodowanych przez połączenie.

257 W tym względzie z pkt 179 decyzji zatwierdzającej wynika, że zobowiązania dotyczące czasu na start lub lądowanie były do przyjęcia dla Komisji jedynie w zakresie, w jakim było wystarczająco jasne, że nowo wchodzący przewoźnik faktycznie przejmie czas na start lub lądowanie.

258 Deklarowanym celem przyznania praw nabytych było zatem, jak wynika z pkt 1.1 formularza RM z dnia 30 lipca 2013 r. i co potwierdza pkt 181 decyzji zatwierdzającej, uczynienie oferty czasu na start lub lądowanie bardziej interesującą.

259 Ponadto należy przypomnieć, że Komisja stwierdziła w pkt 186 decyzji zatwierdzającej, iż w szczególności w świetle „wskazówek dotyczących wejścia prawdopodobnego i we właściwym czasie" zobowiązanie dotyczące czasu na start lub lądowanie jest „kluczowym elementem prawdopodobnego i terminowego wejścia na połączenie Londyn–Filadelfia".

260 Ponadto, jak wynika z orzecznictwa przypomnianego w pkt 118 powyżej, Komisja powinna być w stanie stwierdzić z całą pewnością, że realizacja zobowiązań będzie możliwa.

261 Wynika z tego, że – jak stwierdzono w pkt 55 zaskarżonej decyzji – włączenie praw nabytych do zobowiązań ostatecznych miało na celu zachęcenie wchodzącego przewoźnika do przejęcia czasu na start lub lądowanie, aby uczynić w ten sposób wystarczająco prawdopodobnym, że zobowiązania zostaną rzeczywiście zrealizowane.

262 Nie można natomiast przyjąć tezy skarżącej dotyczącej „możliwie największej presji konkurencyjnej", która oznacza w szczególności, że codzienna usługa, którą zapewniały wcześniej US Airways, zostanie w miarę możliwości odtworzona.

263 Po pierwsze, argument dotyczący możliwie największej presji konkurencyjnej nie znajduje bowiem oparcia w decyzji zatwierdzającej, jak wynika to z przeprowadzonej powyżej analizy. O ile skarżąca opiera się w tym względzie na pkt 180 i 186 decyzji zatwierdzającej, o tyle wystarczy stwierdzić, że samo brzmienie tych punktów nie potwierdza jej argumentu.

264 Po drugie, argument dotyczący możliwie największej presji konkurencyjnej nie znajduje również oparcia w postanowieniach klauzul 1.24–1.27 zobowiązań ostatecznych dotyczących oferty potencjalnego nowo wchodzącego przewoźnika i procedury wyboru, z których zdaniem skarżącej wynika, że operatorem, który powinien zostać wybrany, jest ten, który wywierałby najbardziej skuteczną presję konkurencyjną.

265 W tym względzie wystarczy zaś zauważyć, że w pkt 248 powyżej stwierdzono, iż postanowienia regulujące ofertę nowo wchodzącego przewoźnika i ocenę tej oferty są istotne dla przyznania korekty czasu na start lub lądowanie nowo wchodzącemu przewoźnikowi, lecz nie mają one na celu określenia warunków, jakie powinien spełnić nowo wchodzący przewoźnik w celu przyznania praw nabytych.

266 Po trzecie, sam charakter praw nabytych jest nie do pogodzenia z argumentem skarżącej, że pojęcie „właściwego wykorzystania" należy interpretować w taki sposób, aby zapewnić „możliwie największą presję konkurencyjną".

267 Przyznanie praw nabytych oznacza bowiem dla wchodzącego przewoźnika możliwość wykorzystania czasu na start lub lądowanie na każdej trasie lotniczej po okresie obsługiwania sześciu sezonów IATA. W tych okolicznościach włączenie praw nabytych do zobowiązań ostatecznych nie może realizować celu służącego stworzeniu możliwie największej presji konkurencyjnej na trasie Londyn–Filadelfia.

268 Po czwarte, w każdym wypadku należy zauważyć, że zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 119 i 120 powyżej Komisja dysponuje szerokim zakresem uznania przy ocenie, czy zobowiązania stanowią bezpośrednią i wystarczającą odpowiedź, mogącą jednoznacznie rozproszyć wszystkie poważne wątpliwości.

269 Tak więc skoro Komisja, korzystając z przysługującego jej uznania przy wydawaniu decyzji zatwierdzającej, uważała, że dodanie możliwości uzyskania praw nabytych jest konieczne do uczynienia czasu na start lub lądowanie bardziej interesującym, tak aby wejście konkurenta na rynek było wystarczająco prawdopodobne i aby zobowiązania mogły rozwiać wątpliwości co do zgodności połączenia z rynkiem wewnętrznym, skarżąca nie może zastąpić tej oceny swoją własną oceną, zgodnie z którą przyznanie czasu na start lub lądowanie realizuje cel służący zagwarantowaniu, aby potencjalny wchodzący przewoźnik wywierał możliwie największą presję konkurencyjną na trasie Londyn–Filadelfia.

270 Jest tak tym bardziej, że skarżąca nie zarzuca Komisji, iż ta popełniła oczywisty błąd w ocenie w ramach dokonywanej oceny prowadzącej do wydania decyzji zatwierdzającej.

271 Wynika z tego, że Komisja słusznie uznała w zaskarżonej decyzji, iż możliwość przyznania praw nabytych służy celowi uczynienia czasu na start lub lądowanie bardziej interesującym.

272 W drugiej kolejności skarżąca kwestionuje dokonaną przez Komisję interpretację przyjętą w pkt 57 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którą to interpretacją w celu zapewnienia niezbędnej pewności prawa należy interpretować wyrażenie „właściwe wykorzystanie” jako dotyczące braku „wykorzystania stanowiącego nadużycie” w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych.

273 Otóż zdaniem skarżącej wykładnia pojęcia „właściwego wykorzystania” jako obejmującego wykorzystanie „zgodne z ofertą” zapewnia większą pewność prawa dla wchodzącego przewoźnika, ponieważ to on sam określa warunki swej oferty. Fakt, że wchodzący przewoźnik czyni odstępstwo od treści złożonej oferty, mógłby być wprawdzie źródłem braku pewności, lecz sam wchodzący przewoźnik byłby za to odpowiedzialny.

274 W tym względzie, po pierwsze, należy podkreślić znaczenie, jakie ma dla wchodzącego przewoźnika pewność prawa.

275 Należy przypomnieć, że z pkt 125 powyżej wynika, iż brzmienie ostatecznych zobowiązań jest także istotne dla osób trzecich, które przejmują działalność łączących się przedsiębiorstw, ponieważ warunki przejęcia takich rodzajów działalności są w znacznej mierze określone w zobowiązaniach, które mają tym samym znaczenie dla ich wyborów handlowych i mogą wywoływać u nich uzasadnione oczekiwania.

276 Po drugie, należy przypomnieć, że zgodnie z wykładnią bronioną przez skarżącą pojęcie „właściwego wykorzystania” oznacza uprawnienia dyskrecjonalne Komisji w zakresie ustalania, czy wykorzystanie czasu na start lub lądowanie, które nie jest całkowicie „zgodne z ofertą”, można jednak uznać za „właściwe wykorzystanie”.

277 Tymczasem co do zasady samo istnienie takich uprawnień dyskrecjonalnych przysługujących Komisji do wydania decyzji o prawach nabytych skutkuje tym, że przyznanie tych praw jest mniej możliwe do przewidzenia dla wchodzącego przewoźnika, niż gdyby znajdowały zastosowanie postanowienia dotyczące „wykorzystania stanowiącego nadużycie”. Odnosi się to tym bardziej do niniejszej sprawy

w zakresie, w jakim zobowiązania ostateczne nie zawierają jasnych i precyzyjnych elementów, w których świetle należy korzystać z tych uprawnień dyskrecjonalnych, z wyjątkiem postanowień dotyczących „wykorzystania stanowiącego nadużycie", które zdaniem skarżącej nie powinny być brane pod uwagę.

278 Z powyższego wynika, że dokonana przez Komisję interpretacja, zgodnie z którą pojęcie „właściwego wykorzystania" należy rozumieć jako brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, jest zgodna z celem rozpatrywanych postanowień.

279 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o wykładnię w świetle kontekstu zobowiązań ostatecznych, należy zauważyć, po pierwsze, że w pkt 124 powyżej przyjęto, iż wspomniane zobowiązania należy interpretować z uwzględnieniem rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie.

280 W tym zakresie jest bezsporne, że wykorzystanie przez interwenienta czasu na start lub lądowanie w okresie wykorzystania było zgodne z wymogami określonymi w art. 10 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie w celu zachowania czasu na start lub lądowanie.

281 Prawdą jest, że fakt, iż wykorzystanie czasu na start lub lądowanie było zgodne z przepisami art. 10 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie, niekoniecznie oznacza, że należy je uznać za „właściwe wykorzystanie" w rozumieniu klauzuli 1.10 zobowiązań ostatecznych. Jak podnosi skarżąca, cel, jaki wyznacza art. 10 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie, realizuje bowiem własne dążenie, którego nie można mylić z celem przyznania praw nabytych.

282 Tymczasem wykładnia, której broni skarżąca, odbiega od właściwych przepisów prawa Unii w tej dziedzinie.

283 W zakresie, w jakim art. 10 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie stanowi referencyjne ramy prawne w Unii, można było zatem oczekiwać, że gdyby warunki przyznania praw nabytych odbiegały od tych ram, wynikałoby to w sposób jasny z brzmienia zobowiązań ostatecznych. Jak wynika zaś z analizy przeprowadzonej powyżej, nie jest tak w niniejszej sprawie. Wykładnia broniona przez skarżącą opiera się bowiem zasadniczo na sformułowaniu „zgodny z ofertą" zawartym w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych, które stanowi, jak stwierdzono w pkt 200 powyżej, jedynie „drobny wariant językowy".

284 Po drugie, skarżąca podkreśla zakres wykorzystania przez interwenienta czasu na start lub lądowanie w sposób niewystarczający, co jej zdaniem jest bezprecedensowe, w celu zwrócenia uwagi, że jest nie do przyjęcia, aby w świetle tego nieuzasadnionego wykorzystania w sposób niewystarczający interwenient mógł ubiegać się o przyznanie praw nabytych.

285 Ponadto skarżąca utrzymuje, że zgodnie z jej obliczeniami – gdyby wykładnia dokonana przez Komisję była prawidłowa – interwenient mógłby wykorzystać czas na start lub lądowanie jedynie w wysokości 65% i nadal móc ubiegać się o przyznanie praw nabytych, co podważa cele zobowiązań ostatecznych i świadczy zatem o tym, że przyjęta przez Komisję wykładnia jest błędna.

286 W tym względzie z tabel przedstawionych przez skarżącą w pkt 42 skargi wynika, że wykorzystanie czasu na start lub lądowanie w sposób niewystarczający w okresie wykorzystania wynika w szczególności z faktu, że interwenient zwrócił koordynatorowi 389 przydziałów czasu na start lub lądowanie przed upływem terminu zwrotu, podczas gdy z powodu odwołania lotów nie wykorzystano jedynie 81 przydziałów czasu na start lub lądowanie.

287 Ponadto z tabel tych wynika, że wykorzystanie czasu na start lub lądowanie przez interwenienta, oprócz zwróconego czasu na start lub lądowanie, wahało się w okresie wykorzystania od 92% do 100%.

288 Z powyższego wynika, że wskazany przez skarżącą zakres wykorzystania czasu na start lub lądowanie w sposób niewystarczający wynika w szczególności z faktu, iż interwenient skorzystał z przyznanej w art. 10 ust. 3 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie możliwości zwrotu czasu na start lub lądowanie koordynatorowi przed upływem terminu zwrotu, co skutkowało tym, że zwrócony czas na start lub lądowanie nie był brany pod uwagę przy obliczaniu wskaźnika wykorzystania w wysokości 80% zgodnie z zasadą ustanowioną w art. 10 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia.

289 Tymczasem w niniejszej sprawie nie pojawia się kwestia, czy zawarte w klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych odesłanie do zasady „czas niewykorzystany jest stracony", o którym mowa w art. 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie, należy interpretować w ten sposób, że odsyła ono także w sposób dorozumiany do art. 10 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia.

290 Skarżąca nie kwestionuje bowiem przed Sądem zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim zastosowano w niej art. 10 ust. 3 rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie w celu stwierdzenia w jej pkt 83, że zwrócony czas na start lub lądowanie nie jest brany pod uwagę przy stosowaniu zasady „czas niewykorzystany jest stracony" i wynoszącego 80% progu wynikającego z art. 10 ust. 2 tego rozporządzenia. Skarżąca wyraźnie przyznała w pkt 7 repliki, że interwenient nie dopuścił się „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych.

291 W każdym wypadku argument skarżącej oparty na okoliczności, że nawet wykorzystanie czasu na start lub lądowanie wynoszące jedynie 65% umożliwiłoby interwenientowi uzyskanie praw nabytych, jest hipotetyczny. Z tabel przedstawionych przez skarżącą wynika bowiem, że nawet przy uwzględnieniu zarówno czasu na start lub lądowanie zwróconego, jak i czasu na start lub lądowanie niewykorzystanego z powodu odwołania lotów, wskaźnik wykorzystania czasu na start lub lądowanie przez interwenienta wahał się od 76,4% do 81% w trakcie sześciu sezonów IATA. W tych okolicznościach nie można uznać, wbrew twierdzeniom skarżącej, że cele zobowiązań ostatecznych zostały podważone.

292 W świetle powyższych rozważań przyjęta w zaskarżonej decyzji wykładnia, zgodnie z którą pojęcie „właściwego wykorzystania" należy rozumieć jako brak „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, znajduje potwierdzenie w celu rozpatrywanych przepisów i ich kontekście.

Wniosek Sądu

293 Z całości powyższych rozważań wynika, że przyjęta przez Komisję w zaskarżonej decyzji wykładnia, zgodnie z którą pojęcie „właściwego wykorzystania" zawarte w klauzuli 1.9 zobowiązań ostatecznych należy interpretować w ten sposób, iż dotyczy ono braku „wykorzystania stanowiącego nadużycie" (misuse) w rozumieniu klauzuli 1.13 wspomnianych zobowiązań, nie jest obarczona błędem i znajduje potwierdzenie zarówno w wykładni literalnej i systemowej rozpatrywanych postanowień, jak i w wykładni uwzględniającej formularz RM, a także celu rozpatrywanych postanowień i ich kontekstu.

294 Ponieważ skarżąca nie kwestionuje wniosku wyciągniętego w pkt 77, 86 i 90 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym wykorzystanie przez interwenienta czasu na start lub lądowanie nie stanowi „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, należy stwierdzić, że Komisja nie popełniła błędu, gdy przyznała interwenientowi prawa nabyte, w związku z czym skargę należy oddalić.

295 W tych okolicznościach argumenty skarżącej nierozpatrzone w ramach przeprowadzonego powyżej badania i niezgodne z rozumowaniem Komisji zawartym w pkt 58–65 zaskarżonej decyzji, w których Komisja odrzuca interpretację bronioną przez skarżącą, są skierowane przeciwko uzupełniającej podstawie uzasadnienia wspomnianej decyzji i tym samym są nieistotne dla sprawy. Nie ma zatem potrzeby badania ich zasadności.

296 Z całości powyższych rozważań wynika, że zarzut pierwszy należy oddalić.

W przedmiocie zarzutu drugiego

297 Poprzez zarzut drugi, podzielony na cztery części, skarżąca utrzymuje, że Komisja nie uwzględniła wszystkich elementów istotnych dla przyznania praw nabytych. W tym względzie zarzuca ona Komisji, że ta nie dokonała oceny rentowności usług świadczonych przez interwenienta w odniesieniu do wartości przydzielonego czasu na start lub lądowanie (pierwsza część zarzutu), wpływu faktu, że interwenient nie zażądał zawarcia specjalnego porozumienia o podziale zysków (druga część zarzutu), stopnia niewykorzystania czasu na start lub lądowanie przez interwenienta w świetle innych spraw w Unii dotyczących zobowiązań przedstawionych przez linie lotnicze (trzecia część zarzutu) oraz wykazanego przez skarżącą wzrostu efektywności (czwarta część zarzutu).

298 Komisja uważa, że zarzut drugi jest bezskuteczny.

299 W tym względzie należy zauważyć, że z pkt 148 skargi wynika, iż skarżąca „podnosi ten zarzut tytułem uzupełniającym lub pomocniczym na poparcie stwierdzenia nieważności spornej zaskarżonej decyzji, w szczególności jeśli Sąd uzna, że dla dokonania oceny »właściwego wykorzystania«, w tym warunków, jakie musi spełnić [interwenient], aby Komisja przyznała mu prawa nabyte, konieczne jest uwzględnienie [jego] szczególnego zachowania”.

300 Ponadto z pkt 7 repliki wynika, że skarżąca wyraźnie przyznaje, iż interwenient nie „wykorzysta[ł w sposób] stanowiąc[y] nadużycie” czasu na start lub lądowanie w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, i „potwierdza, że należy oddalić jej skargę, na wypadek gdyby Sąd uznał, iż Komisja słusznie uznała, że jedyna analiza, którą należało przeprowadzić w celu zatwierdzenia praw nabytych, polegała na zbadaniu, czy [interwenient] nie dopuścił się »wykorzystania stanowiącego nadużycie« w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań [ostatecznych]”.

301 W związku z powyższym, ponieważ zgodnie z analizą przeprowadzoną w ramach zarzutu pierwszego pojęcie „właściwego wykorzystania” należy interpretować w ten sposób, że dotyczy ono braku „wykorzystania stanowiącego nadużycie” w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, nie jest konieczne badanie zasadności argumentów podniesionych na poparcie zarzutu drugiego.

302 Ponadto ocena szeregu elementów powołanych przez skarżącą w ramach zarzutu drugiego, a mianowicie rentowności usług świadczonych przez interwenienta w stosunku do wartości przydzielonego czasu na start lub lądowanie, wpływu okoliczności, że interwenient nie zażądał zawarcia specjalnego porozumienia o podziale zysków, stopnia niewykorzystania czasu na start lub lądowanie przez interwenienta w świetle innych spraw w Unii dotyczących zobowiązań przedstawionych przez linie lotnicze i wreszcie wykazanego przez skarżącą wzrostu efektywności, nie ma znaczenia dla oceny, czy miało miejsce „wykorzystanie stanowiące nadużycie” w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych.

303 Z powyższego wynika, że zarzut drugi należy oddalić.

W przedmiocie trzeciego żądania skarżącej

304 Skarżąca wniosła w skardze do Sądu o wydanie „jakiegokolwiek innego właściwego rozstrzygnięcia w okolicznościach niniejszej sprawy”.

305 Ponadto skarżąca wniosła o wezwanie Komisji do przedstawienia szeregu dokumentów.

306 Następnie skarżąca wycofała w części swoje żądanie przekazania dokumentów i jednocześnie podtrzymała żądanie dotyczące przekazania formalnej oferty interwenienta z dnia 9 października 2014 r. dotyczącej korekty czasu na start lub lądowanie, sprawozdania zarządcy z dnia 23 października 2014 r. z przeprowadzonej oceny formalnej oferty interwenienta dotyczącej korekty czasu na start lub lądowanie, poufnej wersji decyzji w sprawie przydzielenia czasu na start lub lądowanie oraz poufnych wersji sprawozdań zarządcy z przeprowadzonej oceny zgodności z końcem sezonu w odniesieniu do sześciu sezonów odpowiadających okresowi wykorzystania, w tym sprawozdania zarządcy w przedmiocie wcześniejszości.

307 Interwenient przedstawił w swych uwagach plan biznesowy stanowiący część jego oferty. Jako że skarżąca w swoich uwagach dotyczących tego pisma nie powtarza swojego żądania przedstawienia całości oferty, lecz uważa, że interwenient „przedstawił ofertę i plan biznesowy", należy uznać, iż skarżąca zrezygnowała z żądania przedstawienia jej oferty interwenienta.

308 W drodze środka organizacji postępowania Sąd zwrócił się do Komisji o przedstawienie dokumentów żądanych jeszcze przez skarżącą, z wyjątkiem „poufnych wersji sprawozdań zarządcy z przeprowadzonej oceny zgodności z końcem sezonu w odniesieniu do sześciu sezonów odpowiadających okresowi wykorzystania".

309 W odniesieniu do tych ostatnich dokumentów należy bowiem przypomnieć, że to do Sądu należy ocena użyteczności środków organizacji postępowania i środków dowodowych (zob. wyrok z dnia 9 marca 2015 r., Deutsche Börse/Komisja, T-175/12, niepublikowany, EU:T:2015:148, pkt 417 i przytoczone tam orzecznictwo).

310 Tymczasem w zakresie, w jakim z przeprowadzonej analizy wynika, że dla celów przyznania praw nabytych należy ocenić, czy wykorzystanie przez interwenienta czasu na start lub lądowanie nie stanowi „wykorzystania stanowiącego nadużycie" w rozumieniu klauzuli 1.13 zobowiązań ostatecznych, a strony są zgodne co do tego, że tak nie jest, przedstawienie „sprawozdań zarządcy z przeprowadzonej oceny zgodności z końcem sezonu" jest bezużyteczne dla rozstrzygnięcia sporu.

311 Ponieważ żądanie trzecie odnosi się do środków organizacji postępowania zarządzonych przez Sąd, należy je oddalić.

312 Gdyby natomiast żądanie trzecie należało rozumieć jako żądanie, aby Sąd skierował do Komisji nakazy, należałoby je uznać za niedopuszczalne. W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sąd Unii w ramach wykonywanej przez siebie kontroli legalności nie jest właściwy do kierowania nakazów do instytucji lub do ich zastępowania. W myśl art. 266 TFUE to zainteresowana instytucja jest zobowiązana do podjęcia środków, które zapewnią wykonanie wyroku wydanego w związku ze skargą o stwierdzenie nieważności (zob. wyrok z dnia 10 listopada 2017 r., Icap i in./Komisja, T-180/15, EU:T:2017:795, pkt 35 i przytoczone tam orzecznictwo).

313 Z uwagi na powyższe skargę należy oddalić w całości.

W przedmiocie kosztów

314 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Na podstawie art. 138 § 3 regulaminu postępowania Sąd może rozstrzygnąć, że interwenient pokryje własne koszty.

315 Ponieważ skarżąca przegrała sprawę, a interwenient nie zgłosił żądań w przedmiocie kosztów, należy obciążyć skarżącą jej własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję, a interwenient winien pokryć własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (pierwsza izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) American Airlines, Inc. pokrywa, poza własnymi kosztami, koszty poniesione przez Komisję Europejską.

3) Delta Air Lines, Inc. pokrywa własne koszty.

Kanninen Jaeger Półtorak

Porchia Stancu

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 16 grudnia 2020 r.

Podpisy

Spis treści

Okoliczności powstania sporu 1

Decyzja zezwalająca na połączenie i zobowiązania 2

Zobowiązania ostateczne 7

Zaskarżona decyzja 10

Postępowanie i żądania stron 12

Co do prawa 13

W przedmiocie zarzutu pierwszego 14

W przedmiocie wykładni literalnej rozpatrywanych przepisów 14

W przedmiocie zasad wykładni wyrażenia „zgodny z ofertą” 16

W przedmiocie wykładni omawianych przepisów w świetle informacji formularza RM 18

W przedmiocie wykładni systemowej omawianych przepisów 25

W przedmiocie wykładni rozpatrywanych przepisów z uwzględnieniem ich celu i kontekstu 30

Wniosek Sądu 34

W przedmiocie zarzutu drugiego 35

W przedmiocie trzeciego żądania skarżącej 35

W przedmiocie kosztów 36