Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (prvního rozšířeného senátu)

16. prosince 2020*

„Hospodářská soutěž – Spojování podniků – Trh letecké dopravy – Rozhodnutí, kterým se prohlašuje spojení podniků za slučitelné s vnitřním trhem a Dohodou o EHP – Závazky – Rozhodnutí, které přiznává nabytá práva – Nesprávné právní posouzení – Pojem přiměřeného využití“

Ve věci T-430/18,

American Airlines, Inc., se sídlem ve Fort Worth, Texas (Spojené státy), zastoupená J.-P. Poitrasem, solicitor, J. Ruiz Calzadem a J. Wileurem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené T. Franchoem, H. Leupoldem a L. Wildpanner, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Delta Air Lines, Inc., se sídlem ve Wilmington, Delaware (Spojené státy), zastoupenou M. Demetriou, QC, C. Angelim a I. Gilesem, advokáty,

vedlejší účastnice,

jejímž předmětem je návrh založený na článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2018) 2788 final ze dne 30. dubna 2018, které poskytuje tradiční práva společnosti Delta Air Lines (věc M.6607 – US Airways/American Airlines),

TRIBUNÁL (první rozšířený senát),

ve složení H. Kanninen, předseda, M. Jaeger (zpravodaj), N. Półtorak, O. Porchia a M. Stancu, soudkyně,

vedoucí soudní kanceláře: E. Coulon,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

Rozhodnutí povolit fúzi a závazky

1 Dne 18. června 2013 společnosti US Airways Group, Inc. (dále jen „US Airways“) a AMR Corporation (dále jen společně „účastníci fúze“), přičemž druhá společnost je mateřskou společností žalobkyně, American Airlines, Inc., oznámily Evropské komisi svůj záměr uskutečnit fúzi.

2 Komise měla za to, že operace spojení vyvolává závažné pochybnosti o její slučitelnosti s vnitřním trhem, pokud jde o dálkovou trasu, a sice trasu Londýn-Filadelfie, přičemž dotčenými letišti jsou London Heathrow (Spojené království) a Philadelphia International Airport (Spojené státy).

3 Účastníci fúze navrhli přijmout závazky, aby rozptýlily závažné pochybnosti vyjádřené Komisí ohledně spojení.

4 V tomto ohledu účastníci fúze předložili dne 10. července 2013 první návrh závazků (dále jen „návrh závazků ze dne 10. července 2013“).

5 Zástupce účastníků fúze v e-mailu přiloženému k návrhu závazků uvedl, že tento návrh se zakládá na nedávných závazcích, včetně závazků přijatých ve věci COMP/M.6447 – IAG/bmi (dále jen „věc IAG/bmi“), ve které bylo vydáno rozhodnutí Komise C(2012) 2320 ze dne 30. března 2012 (Úř. věst. 2012, C 161, s. 2) a věci COMP/AT.39595 – A++ (dále jen „věc A++“), ve které bylo vydáno rozhodnutí Komise C(2013) 2836 ze dne 23. května 2013 (Úř. věst. 2013, C 201, s. 8).

6 V ustanovení 1.2.6 závazků ve věci A++ bylo uvedeno toto:

„Letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh v důsledku řízení o uvolnění letištních časů, budou využity pouze k poskytování služby navržené v nabídce podle ustanovení 1.3.9, pro kterou subjekt potenciálně vstupující na trh požádal o letištní časy, a nemohou být využity pro jinou trasu.“

7 V ustanovení 1.11 návrhu závazků ze dne 10. července 2013 bylo uvedeno toto:

„Letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh v důsledku řízení o uvolnění letištních časů, budou využity pouze k poskytování konkurenční letecké služby navržené v nabídce podle ustanovení 1.24, pro kterou subjekt potenciálně vstupující na trh požádal o letištní časy, a nemohou být využity pro jinou trasu.“

8 Dne 12. července 2013 Komise zamítla návrh závazků ze dne 10. července 2013 a zdůraznila zejména skutečnost, že v uvedených závazcích musí být zahrnuta nabytá práva.

9 Dne 14. července 2013 předložili účastníci fúze změněné závazky, aniž však tyto zahrnovaly nabytá práva, jelikož se domnívali, že to není v projednávaném případě vhodné (dále jen „návrh závazků ze dne 14. července 2013“).

10 V ustanovení 1.11 návrhu závazků ze dne 14. července 2013 bylo uvedeno toto:

„Letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh v důsledku řízení o uvolnění letištních časů, budou využity pouze k poskytování konkurenční letecké služby v souladu s ustanovením 1.23 a nemohou být využity na jiné trase než LHR-PHL.“

11 K návrhu závazků ze dne 14. července 2013 byla připojena verze, která obsahovala režim sledování změn (track-changes) odrážející změny provedené v návrhu závazků ze dne 10. července 2013.

12 Dne 15. července 2013 Komise opět odmítla závazky navržené účastníky fúze a požadovala, aby do něj byla zahrnuta nabytá práva „takového typu práv“, jaká byla navržena ve věci IAG/bmi. Komise měla za to, že zápis nabytých práv je nezbytný k odstranění jakékoliv závažné pochybnosti vyvolané spojením podniků.

13 Relevantní část závazků ve věci IAG/bmi zněla takto:

„1.3 Nabytá práva na letištní časy

1.3.1 Obecně letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh od IAG v důsledku řízení o uvolnění letištních časů budou využity pouze k poskytnutí konkurenční letecké služby na trase mezi dotčenou dvojicí měst, o kterou subjekt potenciálně vstupující na trh podal u IAG žádost v rámci řízení o uvolnění letištních časů. Tyto letištní časy mohou být využity na trase mezi jinou dvojicí měst pouze tehdy, pokud subjekt potenciálně vstupující na trh provozoval trasu mezi dotyčnou dvojicí měst, pro kterou byly tyto letištní časy převedeny pro období několika po sobě jdoucích plných sezón IATA (‚**Období užívání**‘).

1.3.2 Subjekt potenciálně vstupující na trh se považuje za subjekt, který má nabytá práva na získané letištní časy, jestliže byly tyto letištní časy přiměřeně využívány na trase mezi dotčenou dvojicí měst během období užívání. V tomto ohledu má subjekt potenciálně vstupující na trh po skončení období užívání právo využívat letištní časy získané na základě těchto závazků výlučně pro provozování služeb na všech krátkých trasách mezi dvojicemi evropských měst nebo na dlouhých trasách mezi určenými dvojicemi měst (‚**Nabytá práva**‘)

1.3.3 Nabytá práva podléhají schválení Komise na základě doporučení nezávislého zmocněnce […].“

14 Ustanovení 1.3.5 závazků ve věci IAG/bmi, které se týká zneužití, bylo uvedeno v témže bodě, nadepsaném „Nabytá práva na letištní časy“.

15 Vzhledem k tomu, že lhůta stanovená pro formální předložení závazků končila dne 17. července 2013, předložili účastníci fúze dne 16. července 2013 pozměněné závazky zahrnující zejména nabytá práva (dále jen „návrh závazků ze dne 16. července 2013“). Dokument předaný Komisi obsahoval rovněž srovnávací verzi odrážející změny zanesené do návrhu závazků ze dne 14. července 2013.

16 Pokud jde o vložení nabytých práv do navržených závazků, e-mail přiložený k návrhu závazků ze dne 16. července 2013 pouze uváděl, že nabytá práva byla zahrnuta „v souladu se žádostí“ Komise.

17 Ustanovení 1.9 až 1.11 návrhu závazků ze dne 16. července 2013 byla poprvé vložena do uvedeného návrhu. Znějí takto:

„1.9 Obecně letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh v důsledku řízení o uvolnění letištních časů, budou využity pouze k poskytování konkurenční letecké služby na trase mezi dvojicí letišť. Tyto letištní časy mohou být využívány na trase mezi jinou dvojicí měst pouze tehdy, když subjekt potenciálně vstupující na trh provozoval letecké spojení bez mezipřistání na trase mezi dvojicí letišť způsobem, který je v souladu s nabídkou předloženou na základě ustanovení 1.24 na několik po sobě jdoucích úplných sezón IATA (‚**Období užívání**‘).

1.10 Subjekt potenciálně vstupující na trh se považuje za subjekt, který má nabytá práva k získaným letištním časům, jestliže jsou tyto letištní časy přiměřeně využívány na trase mezi dvojicí letišť během období užívání. V tomto ohledu má po uplynutí období užívání subjekt potenciálně vstupující na trh práva užívat tyto letištní časy získané na základě těchto závazků na trase mezi jakoukoliv dvojicí měst („**Nabytá práva**“).

1.11 Nabytá práva podléhají schválení Komise na základě doporučení nezávislého zmocněnce na konci období užívání“.

18 Dne 18. července 2013 předložili účastníci fúze Komisi formulář RM týkající se návrhu závazků ze dne 16. července 2013 (dále jen „formulář RM ze dne 18. července 2013“).

19 Ve formuláři RM, jehož obsah je upřesněn v příloze IV nařízení Komise (ES) č. 802/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. 2004, L 133, s. 1; Zvl. vyd. 08/03, s. 88, dále jen „prováděcí nařízení“), mají podniky uvést informace a dokumenty, které poskytnou, když navrhují závazky v souladu s čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. 2004, L 24, s. 1; Zvl. vyd. 08/03, s. 40, dále jen „nařízení o spojování“).

20 Po konzultaci se subjekty na trhu měli účastníci fúze s Komisí nadále korespondenci ohledně návrhu závazků ze dne 16. července 2013 a provedli v něm několik změn.

21 Dne 25. července 2013 tak účastníci fúze předložili Komisi své konečné závazky (dále jen „konečné závazky“) a dne 30. července 2013 jí zaslali formulář RM týkající se těchto závazků (dále jen „formulář RM ze dne 30. července 2013“).

22 Pokud jde o znění ustanovení 1.9 až 1.11 konečných závazků, zůstalo stejné jako znění uvedené v návrhu závazků ze dne 16. července 2013, jak je uvedeno v bodě 17 výše.

23 Pokud jde o formulář RM ze dne 30. července 2013, v oddíle 1 bodě 1.1 písm. i) je v něm uvedeno zejména následující:

„Závazek týkající se letištních časů je v podstatě založen na praxi Komise v nejnovějších věcech týkajících se fúzí leteckých společností, jako je [věc] IAG/bmi. Konkrétně k tomu, aby bylo nápravné opatření přitažlivější, zahrnují navrhované závazky ustanovení týkající se nabytých práv na letištní časy uvolněné [účastníky fúze], jakmile nový subjekt vstupující na trh provozoval letecké spojení bez mezipřistání na trase mezi dvojicí letišť během šesti po sobě jdoucích sezón.“

24 V oddíle 3, nadepsaném „Odchylky od vzorových textů“, formuláře RM ze dne 30. července 2013 měli účastníci fúze upozornit na jakoukoliv odchylku navržených závazků od znění vzorových závazků zveřejněných útvary Komise, které jsou pravidelně přezkoumávány, a vysvětlit důvody této odchylky.

25 V projednávaném případě účastníci fúze v oddíle 3 formuláře RM ze dne 30. července 2013 uvedli následující:

„Závazky navržené [účastníky fúze] se odchylují od znění vzorových závazků zveřejněných útvary Komise v rozsahu nezbytném ke splnění zvláštních požadavků strukturálního nápravného opatření ve zvláštním kontextu letecké dopravy.

Jak bylo uvedeno v předchozích diskuzích, navržené závazky jsou založeny na závazcích přijatých Komisí v jiných věcech týkajících se spojování mezi leteckými společnostmi. Konkrétně jsou z velké části založeny na závazcích navržených ve [věci] IAG/bmi.

Za účelem usnadnění hodnocení navržených závazků [účastníci fúze] označí níže body, v nichž se navrhované závazky odchylují od závazků přijatých ve [věci] IAG/bmi. Tyto body nezahrnují drobné jazykové odchylky nebo objasnění, která jsou vyžadována zvláštními okolnostmi projednávaného případu, zejména v oddílu týkajícím se definic.“

26 Pokud jde o ustanovení týkající se nabytých práv, ve formuláři RM ze dne 30. července 2013 nebyla identifikována žádná odchylka od závazků přijatých ve věci IAG/bmi.

27 Části formuláře RM ze dne 30. července 2013 uvedené v bodě 25 výše kromě toho odpovídají formuláři RM ze dne 18. července 2013 s jediným rozdílem, že v oddíle 1 bodě 1.1 písm. i) formuláře RM ze dne 18. července 2013 se odkazuje na „osm“ po sobě jdoucích sezón namísto „šesti“.

28 Rozhodnutím C(2013) 5232 final ze dne 5. srpna 2013 (věc COMP/M.6607 – US Airways/American Airlines) (Úř. věst. 2013, C 279, s. 6), přijatým na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení o spojování ve spojení s čl. 6 odst. 2 téhož nařízení, Komise prohlásila fúzi za slučitelnou s vnitřním trhem za určitých podmínek a povinností, které je třeba dodržet (dále jen „rozhodnutí o povolení“).

29 V odstavci 160 rozhodnutí o povolení je obsah konečných závazků ohledně nabytých práv shrnut takto:

„Obecně musí být letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh na základě konečných závazků, využity pro poskytování služby pravidelné osobní letecké dopravy bez mezipřistání na trase mezi dvojicí letišť London Heathrow – Philadelphia a mohou být využity na trase mezi jinými dvojicemi měst jen tehdy, pokud subjekt potenciálně vstupující na trh provozoval tuto službu během období užívání (šest po sobě jdoucích sezón IATA). Po uplynutí období užívání bude mít subjekt potenciálně vstupující na trh právo využívat letištní časy na jakékoli trase (‚nabytá práva‘). Udělení nabytých práv však podléhá schválení ze strany Komise na základě doporučení nezávislého zmocněnce.“

30 V bodech 176, 178 až 181, 186 a 197 až 199 rozhodnutí o povolení Komise v rámci své analýzy závazků konstatovala následující:

„(176) Podle judikatury soudů Evropské unie musí být závazky způsobilé odstranit zjištěné problémy v oblasti hospodářské soutěže a zajistit konkurenční struktury trhu. Konkrétně, na rozdíl od závazků přijatých v průběhu fáze II nemají závazky navržené v průběhu fáze I za cíl zabránit významnému narušení účinné hospodářské soutěže, ale spíše jasně rozptýlit veškeré závažné pochybnosti v tomto ohledu. Komise má širokou posuzovací pravomoc při posouzení, zda tato nápravná opatření představují přímou a dostatečnou odpověď, která je způsobilá tyto pochybnosti rozptýlit.

(178) Podle posouzení Komise odstraňují konečné závazky všechny závažné pochybnosti zjištěné v průběhu řízení. Komise tudíž dospěla k závěru, že konečné závazky přijaté stranami postačují k odstranění závažných pochybností o slučitelnosti spojení s vnitřním trhem.

(179) Ve věcech týkajících se leteckých společností jsou závazky k uvolnění letištních časů přijatelné pro Komisi, pokud je dostatečně jasné, že dojde ke skutečnému vstupu nových soutěžitelů, což vyloučí jakékoli významné narušení účinné hospodářské soutěže […]

(180) Závazek týkající se letištních časů je založen na skutečnosti, že dostupnost letištních časů na letišti London Heathrow je hlavní překážkou vstupu na letecké spojení, pro které byly zjištěny závažné pochybnosti. Je tedy koncipován tak, aby tuto překážku odstranil (nebo alespoň podstatně omezil) a umožnil dostatečný, včasný a pravděpodobný vstup na letecké spojení London Heathrow-Philadelphie.

(181) Je rovněž důležité poznamenat, že letištní časy na letišti London Heathrow mají samy o sobě velmi významnou hodnotu, což činí závazek týkající se letištních časů velmi přitažlivým pro uchazeče o vstup na trh. V balíčku závazků je samotná atraktivita letištních časů posílena vyhlídkou na získání nabytých práv po šesti sezónách IATA.

(186) S ohledem na výše uvedené a další dostupné důkazy, zejména zájem a údaje týkající se pravděpodobného a včasného vstupu na trh získané během konzultace se subjekty na trhu, Komise dospěla k závěru, že závazek týkající se letištních časů je klíčovým prvkem pravděpodobného a včasného vstupu na letecké spojení Londýn-Filadelfie. Rozsah vstupu na toto letecké spojení postačuje k odstranění závažných pochybností, které byly na tomto trhu zjištěny (ve všech možných segmentech cestujících).

(197) Podle čl. 6 odst. 2 druhého pododstavce první věty nařízení o spojování může Komise ke svému rozhodnutí připojit podmínky a povinnosti, určené k tomu, aby zajistila, že dotčené podniky dodrží závazky, které vůči Komisi přijaly, aby bylo spojení slučitelné s vnitřním trhem.

(198) […] Není-li podmínka splněna, rozhodnutí o [povolení] pozbývá platnosti. Jestliže se dotyčné podniky dopustí nesplnění povinnosti, může Komise v souladu s čl. 8 odst. 6 nařízení o spojování zrušit rozhodnutí o povolení.

(199) […], rozhodnutí v projednávané věci je podmíněno úplným dodržením požadavků uvedených v oddílech 1, 2, 3 a 4 konečných závazků (podmínky), zatímco ostatní oddíly konečných závazků představují povinnosti smluvních stran.“

31 V bodě 200 rozhodnutí o povolení bylo upřesněno, že konečné závazky jsou připojeny k tomuto rozhodnutí a jsou jeho nedílnou součástí.

32 Konečně v bodě 201 rozhodnutí o povolení Komise dospěla k závěru, že se rozhodla prohlásit oznámenou transakci ve znění konečných závazků za slučitelnou s vnitřním trhem „s výhradou úplného dodržení podmínek a povinností stanovených v konečných závazcích připojených k tomuto rozhodnutí“.

Konečné závazky

33 V prvním pododstavci konečných závazků připojených k rozhodnutí o schválení, účastníci fúze připomínají, že přijali konečné závazky, aby umožnily Komisi prohlásit fúzi za slučitelnou s vnitřním trhem.

34 Ve třetím pododstavci konečných závazků je upřesněno toto:

„Tento text se má vykládat s ohledem na rozhodnutí [o povolení], v rozsahu, v němž závazky představují podmínky a povinnosti s ním spojené, v obecném rámci práva Evropské unie, zejména s ohledem na nařízení o spojování, a s odkazem na oznámení Komise o nápravných prostředcích, které jsou přijatelné podle nařízení [o spojování] a [prováděcího] nařízení.“

35 V konečných závazcích je nejprve definováno několik následujících pojmů:

– pojem „nabytá práva“ je definován odkazem na ustanovení 1.10;

– pojem „zneužití“ je definován odkazem na ustanovení 1.13;

– pojem „období užívání“ je definován odkazem na ustanovení 1.9 s upřesněním, že toto období by mělo být šest po sobě jdoucích sezón ve smyslu Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) (dále jen „sezóny IATA“).

36 Naproti tomu pojem „přiměřené využití“ není v konečných závazcích definován.

37 Dále ustanovení 1.6 konečných závazků zní takto:

„Aniž jsou dotčeny tyto závazky, nemusí strany dodržovat jakoukoliv dohodu o poskytnutí letištních časů subjektu potenciálně vstupujícímu na trh, pokud:

[…]

b) je zjištěno, že subjekt potenciálně vstupující na trh se nachází v situaci, kdy dojde k zneužití (v souladu s ustanovením 1.13 infra).“

38 Ustanovení 1.9 až 1.11 konečných závazků stanoví toto:

„1.9 Obecně letištní časy, které získal subjekt potenciálně vstupující na trh v důsledku řízení o uvolnění letištních časů, budou využity pouze k poskytování konkurenční letecké služby na trase mezi dvojicí letišť. Tyto letištní časy mohou být využívány na trase mezi jinou dvojicí měst pouze tehdy, když subjekt potenciálně vstupující na trh provozoval letecké spojení bez mezipřistání na trase mezi dvojicí letišť způsobem, který je v souladu s nabídkou předloženou na základě ustanovení 1.24 na několik po sobě jdoucích úplných sezón IATA (‚**Období užívání**‘).

1.10 Subjekt potenciálně vstupující na trh se považuje za subjekt, který má nabytá práva k získaným letištním časům, jestliže jsou letištní časy přiměřeně využívány na trase mezi dvojicí letišť během období užívání. V tomto ohledu má po uplynutí období užívání subjekt potenciálně vstupující na trh právo užívat letištní časy získané na základě těchto závazků na trase mezi jakoukoliv dvojicí měst (‚**Nabytá práva**‘).

1.11 Nabytá práva podléhají schválení Komise na základě doporučení nezávislého zmocněnce na konci období užívání“.

39 Ustanovení 1.13 konečných závazků stanoví toto:

„V průběhu období užívání se má za to, že ke zneužití došlo, pokud se subjekt potenciálně vstupující na trh, který získal letištní časy uvolněné stranami, rozhodne:

[…]

b) provozovat menší počet frekvencí, než ke kterému se zavázal v nabídce v souladu s ustanovením 1.24, nebo ukončit provoz na trase mezi dvojicí letišť, ledaže by toto rozhodnutí bylo slučitelné se zásadou ‚využitých nebo ztracených letištních časů‘ podle čl. 10 odst. 2 nařízení [(EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. 1993, L 14, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 3)] (nebo jakékoli jeho přerušení);

[….]“

40 Ustanovení 1.14 konečných závazků stanoví toto:

„Jestliže se smluvní strany nebo subjekt potenciálně vstupující na trh, který získal letištní časy na základě řízení o uvolnění letištních časů, dozví nebo se důvodně domnívají, že ze stany subjektu potenciálně vstupujícího na trh došlo ke zneužití, musí se o tom neprodleně informovat a musí

uvědomit i nezávislého zmocněnce. Subjekt potenciálně vstupující na trh disponuje 30 dny po tomto oznámení, aby ukončil skutečné nebo potenciální zneužití. Pokud nedojde k ukončení zneužití, mohou smluvní strany ukončit dohodu o uvolnění letištních časů a letištní časy budou převedeny zpět smluvním stranám za předpokladu, že s výhradou použití tohoto ustanovení zůstávají smluvní strany vázány závazkem zpřístupnit letištní časy jinému subjektu potenciálně vstupujícímu na trh v souladu s ustanovením 1.1. V případech uvedených v ustanovení 1.13 písm. a) a b) budou smluvní strany usilovat o obnovu letištních časů, aby se zachovala historická priorita. Pokud i přes své úsilí nejsou smluvní strany schopny uchovat historickou prioritu pro tyto letištní časy nebo v případě zneužití definovaného v ustanovení 1.13 písm. c), d) nebo e), subjekt potenciálně vstupující na trh přiměřeně odškodní smluvní strany, jak to stanoví Dohoda o uvolnění letištních časů podle ustanovení 1.15[…]“

41 V ustanovení 1.24 konečných závazků je stanoveno následující:

„1.24 Před uplynutím lhůty pro předložení žádostí o přidělení letištních časů musí každý uchazeč rovněž předložit svou formální nabídku na přidělování letištních časů nezávislému zmocněnci. Formální nabídka musí uvádět alespoň:

a) hlavní podmínky [a sice letištní časy, počet frekvencí a počet provozních sezón IATA (celoroční nebo sezónní služba)];

b) podrobný podnikatelský plán. Tento plán obsahuje obecnou prezentaci společnosti včetně její historie, jejího právního postavení, seznamu a popisu jejích akcionářů a posledních dvou ověřených výročních finančních zpráv. Podrobný podnikatelský plán poskytuje informace o projektech podniku, pokud jde o přístup ke kapitálu, rozvoj jeho sítě, letadlový park atd. a úplné informace o podnikatelských plánech týkajících se dvojice letišť. Plán musí podrobně upřesnit plánované operace na dvojici letišť za období pokrývající nejméně dvě (2) po sobě jdoucí sezóny IATA (velikost letadel, uspořádání kabiny, celková kapacita a kapacita každé třídy, počet zajištěných frekvencí, cenová struktura, nabídka služeb, plánované letové řády) a očekávané finanční výsledky (předpokládaná doprava, příjmy, zisk, průměrná sazba pro každou třídu v kabině) […]“

42 V ustanovení 1.26 konečných závazků je stanoveno následující:

„Poté, co Komise (na základě doporučení nezávislého zmocněnce) obdržela oficiální nabídku nebo nabídky, musí:

(a) posoudit, zda je každý uchazeč životaschopným stávajícím nebo potenciálním soutěžitelem majícím kapacitu, prostředky a vůli dlouhodobě provozovat služby na trase mezi dvojicí letišť, přičemž bude představovat dynamickou a životaschopnou konkurenční sílu;

(b) zhodnotit formální nabídky každého uchazeče, který splňuje požadavky stanovené v bodě (a) výše, a zařadit tyto uchazeče podle preferencí.“

43 V ustanovení 1.27 konečných závazků je stanoveno toto:

„1.27 Při svém hodnocení v souladu s ustanovením 1.26 Komise upřednostní uchazeče, který bude vykonávat celkově nejúčinnější konkurenční tlak na dvojici letišť, aniž zohlední zemi, kde je uchazeč držitelem licence nebo místo jeho hlavního sídla. Za tímto účelem Komise zohlední dynamiku podnikatelského plánu uchazeče a zejména upřednostní uchazeče, který splňuje jedno nebo více následujících kritérií:

a) největší kapacita [měřená počtem nabízených sedadel u služeb během dvou (2) po sobě jdoucích sezón IATA] a/nebo vyšší celkový počet služeb/frekvencí;

b) celoroční služba, letní sezónní služba nebo pouze zimní sezónní služba IATA a

c) cenová struktura a nabídky služeb, které mohou vykonávat nejúčinnější konkurenční tlak na dvojici letišť.

Je-li po přezkumu Komise několik uchazečů považováno za schopné vykonávat stejně účinné konkurenční tlaky na dvojici letišť, Komise tyto uchazeče zařadí v souladu s tříděním poskytnutým smluvními stranami podle ustanovení 1.25.“

Napadené rozhodnutí

44 Dne 9. října 2014 předložila vedlejší účastnice řízení, společnost Delta Air Lines, Inc., formální nabídku na přidělení letištních časů v souladu s ustanovením 1.24 konečných závazků. Podle své přihlášky hodlala od léta 2015 provozovat každodenní letovou frekvenci na trase mezi dvojicí letišť London Heathrow a Philadelphia International Airport během šesti po sobě jdoucích sezón IATA.

45 Vedlejší účastnice řízení byla jediným subjektem, který předložil nabídku na přidělení letištních časů na základě konečných závazků.

46 Rozhodnutím ze dne 6. listopadu 2014 Komise poté, co zhodnotila životaschopnost vedlejší účastnice řízení a její formální nabídku podle ustanovení 1.21 a 1.26 konečných závazků, prohlásila, že vedlejší účastnice je zaprvé nezávislá na smluvních stranách a bez vztahu k nim a že vyčerpala vlastní portfolio letištních časů na letišti London Heathrow ve smyslu ustanovení 1.21 závazků a zadruhé, že je životaschopný konkurent smluvních stran na dvojici letišť, pro kterou požádala o letištní časy na základě závazků, přičemž má kapacitu, zdroje a vůli dlouhodobě provozovat služby na trase London Heathrow – Philadelphia International Airport a přitom představovat životaschopnou konkurenční sílu.

47 Dne 17. prosince 2014 žalobkyně a vedlejší účastnice řízení předložily Komisi dohodu o uvolnění letištních časů, kterou měly obě společnosti uzavřít za účelem splnění závazků týkajících se letištních časů požadovaných vedlejší účastnicí řízení na dvojici letišť London Heathrow – Philadelphia International Airport. Rozhodnutím ze dne 19. prosince 2014 Komise v souladu se zprávou zmocněnce ze dne 17. prosince 2014 schválila dohodu o uvolnění letištních časů.

48 Rozhodnutí o uvolnění letištních časů ze dne 19. prosince 2014 stanoví, že vedlejší účastnice řízení je povinna využívat letištní časy žalobkyně k poskytování služby letů bez mezipřistání na trase London Heathrow – Philadelphia International Airport. Kromě toho stanoví, že vedlejší účastnice řízení bude považována na základě souhlasu Komise za držitele nabytých práv, jestliže budou tyto letištní časy řádně využívány po období užívání, a že pokud Komise nabytá práva schválí, vedlejší účastnice řízení si uchová letištní časy žalobkyně a bude mít právo je využívat na trasách mezi jakoukoliv dvojicí měst.

49 Vedlejší účastnice řízení začala provozovat trasu Londýn – Filadelfie v létě 2015 na začátku sezóny letového řádu IATA.

50 Dne 28. září 2015 zaslala žalobkyně zmocněnci dopis, v němž mu sdělila, že jelikož vedlejší účastnice řízení nevyužila opravné letištní časy způsobem, který by byl v souladu s její nabídkou, „přiměřeně nevyužila“ opravné letištní časy během letní sezóny 2015 a zimní sezóny 2015-2016, a že z tohoto důvodu tyto sezóny neměly být zohledněny pro účely přiznání nabytých práv.

51 Následně došlo k několika výměnám korespondence, zejména mezi žalobkyní a Komisí, ve které žalobkyně oznámila, že vedlejší účastnice řízení nadále nedodržuje podmínky její nabídky, a nemůže tedy uplatňovat nabytá práva.

52 Dne 30. dubna 2018 přijala Komise rozhodnutí C(2018) 2788 final, kterým se přiznávají nabytá práva společnosti Delta Air Lines (věc M.6607 US Airways/American Airlines), ve kterém konstatovala, že vedlejší účastnice řízení během období užívání přiměřeně využívala letištní časy, a povolila přiznání nabytých práv této společnosti na základě ustanovení 1.10 konečných závazků (dále jen „napadené rozhodnutí“).

53 Napadené rozhodnutí označovalo jako adresáty společnosti US Airways, AMR Corporation a vedlejší účastnici řízení. Toto rozhodnutí bylo oznámeno AMR Corporation prostřednictvím jejích advokátů v Bruselu (Belgie).

54 Poté, co Komise v napadeném rozhodnutí konstatovala, že vedlejší účastnice řízení a žalobkyně podporují rozdílné výklady, pokud jde o podmínky, které je třeba splnit pro přiznání nabytých práv, přezkoumala znění, předmět a kontext konečných závazků.

55 V tomto ohledu se v napadeném rozhodnutí provedl přezkum ve dvou fázích. Zaprvé Komise zjistila skutečnosti, které ji vedly k závěru, že pojem „přiměřené využití“ je třeba vykládat tak, že odpovídá neexistenci „zneužití“. Zadruhé Komise předložila argumenty, které podle ní brání výkladu, podle kterého je třeba pod „přiměřeným využitím“ rozumět „využití v souladu s nabídkou“.

56 Poté, co napadené rozhodnutí nejprve konstatovalo, že pojem „přiměřené využití“ není v konečných závazcích definován, upřesnilo, že tento výraz je třeba vykládat „s ohledem na předmět a kontext [konečných] závazků“.

57 Pokud jde o předmět konečných závazků, Komise měla za to, že jejich cílem bylo rozptýlit závažné pochybnosti o slučitelnosti fúze s vnitřním trhem a že cílem ustanovení 1.9 těchto závazků bylo obnovit hospodářskou soutěž na dotyčné trase tím, že se zavede konkurenční letecká služba.

58 Pokud jde o kontext konečných závazků, Komise připomněla, že nabytá práva mají za cíl motivovat subjekt potenciálně vstupující na trh k provozování dotčené trasy. K tomu, aby byl subjekt potenciálně vstupující na trh motivován ke vstupu, přitom potřebuje jasná a ověřitelná kritéria, vylučující jakékoli svévolné úvahy.

59 Vzhledem k tomu, že v běžném jazyce lze zneužití pokládat za nevhodné využití a že v konečných závazcích byl definován výraz „zneužití“, zatímco výraz „přiměřené využití“ definován nebyl, dospěla Komise na základě toho k závěru, že aby byly subjektu potenciálně vstupujícímu na trh poskytnuty jasné a ověřitelné údaje, je třeba pojem „přiměřené využití“ vykládat jako neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků.

60 Komise dále v napadeném rozhodnutí odmítla tezi, podle které je třeba pojem „přiměřené využití“ vykládat tak, že se týká „využití v souladu s nabídkou“.

61 V tomto ohledu podle napadeného rozhodnutí zaprvé postavení „přiměřeného využití“ na roveň „využití v souladu s nabídkou“ znamená požadavek, který je téměř nemožné splnit.

62 Zadruhé tezi, podle které jsou pouze „zrušení z mimořádných provozních důvodů“ slučitelná s „využitím v souladu s nabídkou“, nelze přijmout. Takové kritérium je příliš vágní na to, aby zajistilo právní jistotu pro nový subjekt potenciálně vstupující na trh. Dále takové kritérium nenachází oporu ve znění konečných závazků.

63 Zatřetí by výklad „přiměřeného využití“ v tom smyslu, že znamená „využití v souladu s nabídkou“, činil konečné závazky mnohem méně atraktivními pro nový subjekt potenciálně vstupující na trh.

64 Začtvrté vzhledem k tomu, že úroveň využití letištních časů ve výši 80 % je v leteckém odvětví fakticky pravidlem, bylo by nerozumné vyžadovat od nového subjektu potenciálně vstupujícího na trh míru využití ve výši 100 %.

65 Zapáté z formuláře RM vyplývá, že konečné závazky byly, pokud jde o nabytá práva, velmi podobné, kromě několika „objasnění a drobných jazykových obměn“, závazkům ve věci IAG/bmi. V posledně uvedených závazcích přitom „využití v souladu s nabídkou“ nebylo podmínkou pro přiznání nabytých práv. Výraz „v souladu s nabídkou“ v konečných závazcích tedy představuje pouhou „drobnou jazykovou obměnu“ ve srovnání se závazky ve věci IAG/bmi.

66 Zašesté by bylo v rozporu se systematikou dotčených ustanovení vykládat pojem „přiměřené využití“ v ustanovení 1.10 konečných závazků s ohledem na ustanovení 1.9 uvedených závazků, neboť cílem tohoto posledně uvedeného ustanovení je určit cíl závazku, a sice poskytování konkurenční letecké služby na trase, zatímco nabytá práva jsou vymezena v ustanovení 1.10.

67 Na základě tohoto přezkumu dospěla Komise v napadeném rozhodnutí k závěru, že pojem „přiměřené využití“ nelze chápat ve smyslu „využití v souladu s nabídkou“, ale že musí být vykládán tak, že znamená „neexistenci zneužití“ letištních časů ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků.

68 Konečně Komise v napadeném rozhodnutí zkoumala, zda vedlejší účastnice řízení zneužila letištní časy ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, aby určila, zda jí mají být přiznána nabytá práva.

69 V tomto ohledu Komise konstatovala nedostatečné využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení způsobené vrácením některých letištních časů koordinátorovi před uplynutím lhůty pro vrácení a zrušením některých letů. Komise však měla za to, že využití letištních časů navzdory jejich nedostatečnému využívání je v souladu se zásadou „využitých nebo ztracených letištních časů“ upravenou v čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993, o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. 1993, L 14, s. 1, dále jen „nařízení o letištních časech“), jelikož letištní časy vrácené před uplynutím lhůty pro vrácení nebylo třeba brát v úvahu při uplatňování uvedené zásady a využití letištních časů bylo vždy nad prahovou hodnotou 80 %. Vzhledem k tomu, že Komise konstatovala, že vedlejší účastnice řízení nezneužila letištní časy ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, dospěla k závěru, že v souladu s písemným doporučením zmocněnce vyžívala vedlejší účastnice řízení letištní časy během období užívání přiměřeně a povolila v souladu s ustanovením 1.10 konečných závazků přiznání nabytých práv vedlejší účastnici řízení.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

70 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 10. července 2018 podala žalobkyně projednávanou žalobu.

71 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:

– zrušil napadené rozhodnutí,

– uložil Komisi a vedlejší účastnici řízení náhradu nákladů řízení,

– přijal jakékoliv jiné rozhodnutí vhodné s ohledem na okolnosti projednávané věci.

72 Komise navrhuje, aby Tribunál:

– zamítl žalobu,

– uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

73 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 24. října 2018 podala vedlejší účastnice řízení návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise.

74 Rozhodnutím předsedy senátu ze dne 8. ledna 2019 bylo vedlejší účastnici řízení povoleno vedlejší účastenství na podporu návrhových žádání Komise.

75 Dne 21. března 2019 předložila vedlejší účastnice řízení kanceláři Tribunálu spis vedlejšího účastníka, ve kterém navrhla žalobu zamítnout.

76 Žalobkyně se vyjádřila ke spisu vedlejšího účastníka dne 30. dubna 2019. Komise v reakci uvedla dne 25. dubna 2019, že se k uvedenému spisu nevyjádří.

77 Na návrh prvního senátu rozhodl Tribunál podle článku 28 svého jednacího řádu předat věc rozšířenému soudnímu kolegiu.

78 Na návrh soudce zpravodaje Tribunál (první rozšířený senát) v rámci organizačních procesních opatření podle článku 89 jednacího řádu požádal Komisi, aby předložila dokumenty a položil hlavním účastnicím řízení písemné otázky.

79 Dne 14. února 2020 předložila Komise požadované dokumenty a hlavní účastnice řízení odpověděly na položené otázky.

80 Dne 13. března 2020 předložila žalobkyně své vyjádření k odpovědím Komise na otázky Tribunálu a k dokumentům předloženým Komisí.

81 Dne 11. května 2020 se Komise vyjádřila k odpovědím žalobkyně na otázky Tribunálu a ke všem jejím vyjádřením, a sice k vyjádřením týkajícím se poskytnutých dokumentů a k vyjádřením na odpovědi Komise na otázky položené Tribunálem.

82 Za těchto podmínek a za účelem dodržení zásady kontradiktornosti nebyla pro účely tohoto rozsudku zohledněna část vyjádření Komise ze dne 11. května 2020, která se týkala vyjádření žalobkyně k odpovědím Komise na otázky položené Tribunálem, a sice body 22 až 26 tohoto vyjádření.

83 Vzhledem k tomu, že účastnice řízení nepožádaly o konání jednání, rozhodl Tribunál (první rozšířený senát) podle čl. 106 odst. 3 jednacího řádu, že bude rozhodováno bez konání ústní části řízení.

Právní otázky

84 Žalobkyně uplatňuje na podporu své žaloby dva žalobní důvody. První žalobní důvod vychází z nesprávného právního posouzení, kterého se Komise dopustila při výkladu pojmu „přiměřené využití“.

85 V rámci druhého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila všechny skutečnosti relevantní pro přiznání nabytých práv.

K prvnímu žalobnímu důvodu

86 První žalobní důvod se dělí na dvě části. V první části žalobkyně tvrdí, že výraz „přiměřené využití“ uvedený v ustanovení 1.10 konečných závazků musí být chápán tak, že se týká „využití v souladu s nabídkou“. V rámci druhé části se žalobkyně snaží prokázat, že výraz „přiměřené využití“ neznamená neexistenci „zneužití“, jelikož posledně uvedený pojem má jiný účel.

87 Vzhledem k tomu, že se obě části prvního žalobního důvodu týkají kritérií, která je třeba použít pro posouzení pojmu „přiměřené využití“, je třeba je přezkoumat společně.

88 Podle napadeného rozhodnutí je třeba pojem „přiměřené využití“ uvedený v ustanovení 1.10 konečných závazků vykládat tak, že znamená neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 uvedených závazků, a nikoli tak, že se týká využití „v souladu s nabídkou“ vedlejší účastnice řízení. Vzhledem k tomu, že nedostatečné využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení ve vztahu k její nabídce nepředstavuje „zneužití“, Komise dospěla k závěru, že je „přiměřeně využila“ a přiznala jí nabytá práva k letištním časům, a sice možnost, aby po uplynutí období užívání tato společnost využívala letištní časy na jiné trase než Londýn-Filadelfie.

89 Aby dospěla k výkladu uvedenému v bodě 88 výše, Komise nejprve v bodě 51 napadeného rozhodnutí uvedla, že pojem „přiměřené využití“ není definován konečnými závazky a že žalobkyně a vedlejší účastnice řízení se neshodly na definici tohoto pojmu, kterou je třeba použít. Dále v bodě 52 napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že při neexistenci jasné definice musí být uvedený pojem vykládán podle znění, kontextu a cíle ustanovení těchto závazků.

90 Žalobkyně, která kritizuje rozsah nedostatečného využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení, nezpochybňuje, že její využití letištních časů nepředstavuje „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků.

91 Žalobkyně naproti tomu zpochybňuje výklad pojmu „přiměřené využití“ uvedeného v ustanovení 1.10 konečných závazků provedený Komisí.

92 Podle výkladu žalobkyně je totiž třeba chápat výraz „přiměřené využití“ tak, že v zásadě znamená využití „v souladu s nabídkou“, což sebou nese, že Komise má určitý prostor pro uvážení při určení, zda využití, i když není zcela v souladu s nabídkou, může být ještě kvalifikováno jako „přiměřené využití“ zejména s ohledem na cíl závazků.

93 Kdyby byl výraz „přiměřené využití“ vyložen tímto způsobem, bylo by podle žalobkyně zjevné, že vedlejší účastnice řízení takové „přiměřené využití“ neprovedla, takže by nezískala nabytá práva.

94 První žalobní důvod se tedy týká výkladu pojmu „přiměřené využití“ uvedeného v ustanovení 1.10 konečných závazků.

K doslovnému výkladu dotčených ustanovení

95 Podle bodu 56 napadeného rozhodnutí lze „zneužití“ (misuse) v běžném jazyce definovat jako „užívání něčeho nevhodným způsobem nebo způsobem, který není stanoven“ a „přiměřené využití“ jako využití „přizpůsobené nebo vhodné konkrétní situaci nebo případu“. Z toho vyplývá, že „přiměřené využití“ je naprostým opakem „zneužití“. Na základě doslovného výkladu pojmů použitých v konečných závazcích je tudíž třeba pojmem „přiměřené využití“ letištních časů rozumět neexistenci „zneužití“ těchto letištních časů.

96 Podle bodu 63 napadeného rozhodnutí je spojení „v souladu s nabídkou“ uvedené v ustanovení 1.9 konečných závazků pouze „drobnou jazykovou obměnou“, která nemůže být rozhodující pro výklad výrazu „přiměřené využití“.

97 S tímto výkladem žalobkyně nesouhlasí.

98 Žalobkyně vytýká Komisi skutečnost, že její výklad nerespektuje znění relevantních ustanovení. Tento výklad by zbavil jakéhokoli užitečného účinku spojení „v souladu s nabídkou“ uvedené ve druhé větě ustanovení 1.9 konečných závazků, které musí být zohledněno pro účely výkladu pojmu „přiměřené

vyžití“ obsaženého v ustanovení 1.10 uvedených závazků. Stejně tak je rovnocennost „přiměřeného využití“ a neexistence „zneužití“ konstatovaná v napadeném rozhodnutí v rozporu se zněním dotčených ustanovení.

99 V tomto ohledu je třeba úvodem uvést, že konečné závazky obsahují část věnovanou definicím. Přitom pojem „přiměřené využití“ uvedený v ustanovení 1.10 konečných závazků v této části není definován.

100 Z hlediska svého smyslu není výraz „přiměřené využití“ sám o sobě zcela relevantní, ale vyžaduje referenční rámec, ve vztahu ke kterému lze určit to, co v projednávané věci představuje využití, které lze kvalifikovat jako „přiměřené“, nebo případně využití, které nelze kvalifikovat jako „přiměřené“.

101 Přístup zvolený v napadeném rozhodnutí tak spočívá v tom, že je „přiměřené využití“ postaveno na roveň neexistenci „zneužití“ definovaného v ustanovení 1.13 konečných závazků, aby se tak použil referenční rámec pro účely posouzení získání nabytých práv.

102 Naproti tomu podle výkladu žalobkyně, který vychází především ze spojení „v souladu s nabídkou“ uvedeného v ustanovení 1.9 konečných závazků, je třeba výraz „přiměřené využití“ vykládat tak, že se v zásadě týká využití „v souladu s nabídkou“. Referenční rámec je tak tvořen využitím „v souladu s nabídkou“, což znamená, že Komise má určitý prostor pro uvážení při určení, zda užívání, i když není zcela v souladu s nabídkou, může být ještě kvalifikováno jako „přiměřené využití“, zejména s ohledem na cíl závazků, tedy vytvoření maximální hospodářské soutěže na dotčené trase ve prospěch spotřebitelů.

103 V tomto ohledu je třeba uvést, že původní znění konečných závazků je v anglickém jazyce a že pojem „misuse“ použitý v ustanovení 1.13 uvedených závazků má dosti široký význam a nemusí mít nutně negativní konotaci. Komise tedy měla v bodě 56 napadeného rozhodnutí správně za to, že v původním znění lze anglický výraz „misuse“ definovat jako „využití něčeho nevhodným způsobem nebo způsobem, který není stanoven“.

104 Za těchto podmínek nelze mít za to, že postavení „přiměřeného využití“ na roveň neexistenci „zneužití“ (misuse) provedené v napadeném rozhodnutí je neslučitelné se zněním dotčených ustanovení.

105 Pokud jde o výklad zastávaný žalobkyní, je třeba konstatovat, že teze, podle níž je třeba „přiměřeným využitím“ rozumět využití, které je 100 % „v souladu s nabídkou“, je neslučitelné s významem pojmu „přiměřené využití“. Výraz „přiměřené“ totiž znamená využití letištních časů, které je menší než 100% využití „v souladu s nabídkou“, ale zároveň je nad určitou prahovou hodnotou.

106 V rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že je pojem „přiměřené využití“ třeba vykládat tak, že se v zásadě týká využití „v souladu s nabídkou“, přičemž Komisi ponechává určitý prostor pro uvážení, pokud jde o otázku, zda menší využití než „v souladu s nabídkou“ může být přiměřené, je třeba dospět k závěru, že výklad žalobkyně je slučitelný s pojmem „přiměřené využití“.

107 Z výše uvedeného vyplývá, že jak výklad přijatý v napadeném rozhodnutí, tak výklad zastávaný žalobkyní jsou slučitelné se zněním dotčených ustanovení, takže pouhý doslovný výklad uvedených ustanovení není přesvědčivý.

108 Za těchto podmínek je za účelem přezkumu, zda Komise mohla mít v napadeném rozhodnutí za to, že „přiměřené využití“ uvedené v ustanovení 1.10 konečných závazků musí být chápáno tak, že znamená neexistenci „zneužití“, třeba nejprve vyjasnit zásady relevantní pro účely výkladu výrazu „přiměřené využití“, aby se následně přezkoumalo, zda Komise uplatnila uvedené zásady, aniž se dopustila nesprávného právního posouzení.

K zásadám výkladu výrazu „v souladu s nabídkou“

109 Na prvním místě obecně, jak vyplývá z ustálené judikatury, je pro výklad ustanovení unijního práva na místě vzít v úvahu nejen jeho znění, ale zároveň kontext, ve kterém se nachází, a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (viz rozsudek ze dne 7. května 2019, Německo v. Komise, T-239/17, EU:T:2019:289, bod 40 a citovaná judikatura), přičemž však výklad nesmí překročit meze jasného a přesného znění (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. července 2010, Komise v. Spojené království, C-582/08, EU:C:2010:429, bod 51 a citovaná judikatura). Kromě toho unijní soudy pravidelně používají systematický výklad.

110 Vzhledem k tomu, že konečné závazky jsou podle odstavce 200 rozhodnutí o povolení nedílnou součástí tohoto rozhodnutí, použijí se zásady připomenuté v bodě 109 výše na výklad uvedených závazků, což ostatně účastnice řízení uznaly.

111 Na druhém místě je třeba přihlédnout ke zvláštním výkladovým pravidlům, která jsou uvedena ve třetím pododstavci konečných závazků.

112 Konečné závazky tak musí být vykládány s ohledem na rozhodnutí o povolení v obecném rámci unijního práva, zejména s ohledem na nařízení o spojování, a s odkazem na oznámení Komise o nápravných prostředcích, které jsou přijatelné podle nařízení o spojování podniků a prováděcího nařízení (Úř. věst. 2008, C 267, s. 1, dále jen „oznámení o nápravných opatřeních“).

113 Pokud jde zaprvé o rozhodnutí o povolení, je třeba připomenout, že toto rozhodnutí bylo přijato na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení o spojování ve spojení s čl. 6 odst. 2 uvedeného nařízení, a sice ve fázi předběžného šetření, tedy ve fázi I.

114 Podle judikatury musí závazky navržené ve fázi I umožnit Komisi mít za to, že oznámené spojení již nevyvolává závažné pochybnosti o své slučitelnosti s vnitřním trhem ve fázi předběžného šetření. Tyto závazky tedy umožňují předejít zahájení fáze důkladného šetření (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 290 a citovaná judikatura).

115 Článek 8 odst. 2 nařízení o spojování totiž umožňuje Komisi připojit k rozhodnutí prohlašujícímu spojení za slučitelné s vnitřním trhem na základě kritéria podle čl. 2 odst. 2 uvedeného nařízení podmínky a povinnosti, aby bylo zajištěno, že dotčené podniky dodrží závazky, které vůči Komisi přijaly za účelem zajištění slučitelnosti daného spojení s uvedeným trhem (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 291 a citovaná judikatura).

116 S přihlédnutím jak k významu finančních zájmů a průmyslových nebo obchodních zájmů, které jsou inherentně tímto druhem transakcí dotčeny, tak k pravomocem, které má Komise v dané oblasti, je v zájmu dotčených podniků usnadnit práci správy. Z týchž důvodů je Komise rovněž povinna vynaložit maximální řádnou péči při výkonu svého úkolu v oblasti kontroly spojování podniků (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 292 a citovaná judikatura).

117 Je rovněž třeba uvést, že v rámci kontroly spojování podniků, je Komise oprávněna přijmout pouze takové závazky, které mohou zajistit slučitelnost oznámeného spojení s vnitřním trhem (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 293 a citovaná judikatura).

118 V tomto ohledu je třeba mít za to, že závazky navržené jednou ze stran spojení splňují toto kritérium jen tehdy, když je Komise schopna dojít s jistotou k závěru, že je bude možné provést a že nápravy vyplývající z těchto závazků budou dostatečně životaschopné a trvalé, aby v relativně blízké

budoucnosti nemohlo dojít k vytvoření nebo posílení dominantního postavení nebo k narušením účinné hospodářské soutěže, jimž mají závazky zabránit (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 294 a citovaná judikatura).

119 Komise má širokou posuzovací pravomoc při hodnocení potřeby požadovat závazky za účelem odstranění vážných pochybností vyvolaných spojením podniků (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 295 a citovaná judikatura).

120 Účelem závazků přijatých v průběhu fáze I je odstranit veškeré vážné pochybnosti ohledně toho, zda by spojení zásadně narušilo účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části, a to zejména vytvořením nebo posílením dominantního postavení. V důsledku toho musí být závazky přijaté v průběhu fáze I s ohledem na jejich dosah a obsah takové povahy, aby Komisi umožnily přijmout rozhodnutí o povolení spojení podniků bez zahájení fáze II, přičemž Komise musí mít možnost domnívat se, aniž se přitom dopustí zjevně nesprávného posouzení, že uvedené závazky představují přímou a dostatečnou odpověď, která je s to jasně odstranit veškeré vážné pochybnosti (viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 297 a citovaná judikatura).

121 Pokud jde zadruhé o tvrzení žalobkyně, podle kterého formulář RM není relevantní pro výklad znění konečných závazků, je třeba připomenout, že uvedené závazky ve svém třetím pododstavci stanoví, že musí být vykládány zejména s ohledem na nařízení o spojování.

122 Z článku 23 odst. 1 písm. c) nařízení o spojování přitom vyplývá, že Komise má pravomoc stanovit zejména postup a lhůty pro poskytnutí a provádění závazků podle čl. 6 odst. 2 uvedeného nařízení. Na tomto základě Komise přijala prováděcí nařízení, jehož čl. 20 odst. 1a stanoví, že pokud podniky navrhují závazky podle čl. 6 odst. 2 nařízení o spojování, předloží zároveň originál informací a dokumentů, které jsou předepsány ve formuláři RM o nápravných opatřeních stanoveném v příloze IV tohoto nařízení.

123 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tedy vzhledem k tomu, že existence formuláře RM vyplývá z nařízení o spojování, musí být znění konečných závazků v souladu s jejich třetím pododstavcem vykládáno s ohledem na uvedený formulář a na to, co v něm účastníci fúze uvedou.

124 Pokud jde zatřetí o „obecný rámec unijního práva“, je třeba zohlednit zejména nařízení o letištních časech.

125 Začtvrté je třeba uvést, že ačkoli cílem závazků je odstranit závažné pochybnosti o slučitelnosti spojení s vnitřním trhem, jsou rovněž relevantní pro třetí osoby, které přebírají činnosti účastníků spojení. Podmínky pro převzetí takových činností jsou totiž z velké části určovány závazky.

K výkladu dotčených ustanovení s ohledem na údaje obsažené ve formuláři RM

126 Podle bodu 63 napadeného rozhodnutí z formuláře RM předloženého účastníky fúze vyplývá, že konečné závazky, pokud jde o nabytá práva, jsou velmi podobné, až na „drobná jazyková objasnění a odchylky“, závazkům ve věci IAG/bmi. I když závazky ve věci IAG/bmi odkazují na „přiměřené využití“, nevyžadují, aby letištní časy byly během období užívání využívány způsobem „v souladu s nabídkou“. Formulace „v souladu s nabídkou“ v konečných závazcích tudíž nevede k žádné změně požadavků týkajících se nabytých práv v projednávané věci a představuje pouhou „drobnou jazykovou odchylku“ ve srovnání se závazky ve věci IAG/bmi.

127 Žalobkyně tento závěr zpochybňuje, přičemž uvádí řadu argumentů.

128 Pro účely přezkumu opodstatněnosti závěru, ke kterému dospěla Komise v bodě 63 napadeného rozhodnutí, je třeba úvodem připomenout povinnosti Komise a podniků oznamujících spojení, zejména pokud jde o závazky.

129 V tomto ohledu je třeba uvést, že z ustanovení úvodu přílohy IV prováděcího nařízení vyplývá, že formulář RM „uvádí informace a dokumenty, jež musí dotčené podniky předložit současně s navrhovanými závazky podle čl. 6 odst. 2“ nařízení o spojování, a že „pokud se [dotčené podniky domnívají], že některé konkrétní informace vyžadované tímto formulářem nemusí být pro posouzení Komisí nezbytné, [mohou] ji požádat, aby od určitých požadavků upustila, [přičemž odůvodní], proč dané informace nejsou relevantní“.

130 Oznámení o nápravných opatřeních stanoví v bodě 7 následující:

„Komise musí posoudit, zda navrhované nápravné prostředky po provedení eliminují zjištěné obavy o ohrožení hospodářské soutěže. Pouze strany mají k dispozici veškeré příslušné informace nezbytné pro toto posouzení, zejména co se týká proveditelnosti navrhovaných závazků a životaschopnosti a konkurenceschopnosti aktiv, jejichž převod se navrhuje. Strany proto odpovídají za poskytnutí veškerých těchto dostupných informací, které jsou nezbytné, aby Komise mohla navrhované nápravné prostředky posoudit. Za tímto účelem prováděcí nařízení ukládá oznamujícím stranám povinnost, aby spolu se závazky poskytly podrobné informace o obsahu nabídnutých závazků a podmínkách jejich provedení, které prokazují jejich vhodnost k odstranění případného zásadního narušení účinné hospodářské soutěže, jak je stanoveno v příloze prováděcího nařízení (‚formulář RM‘) […]“

131 V bodě 79 oznámení o nápravných opatřeních je dále upřesněno následující:

„Aby mohly být návrhy závazků základem rozhodnutí podle čl. 6 odst. 2 [nařízení o spojování], musí splňovat tyto požadavky:

a) plně uvádějí hmotněprávní a prováděcí závazky přijaté stranami;

[…]“

132 Kromě toho bod 82 oznámení o nápravných opatřeních stanoví následující:

„Kvůli časovému omezení v první fázi je zvlášť důležité, aby strany předložily Komisi včas informace požadované v prováděcím nařízení, aby bylo možno náležitě posoudit obsah a proveditelnost závazků a jejich vhodnost, pokud jde o trvalé zachování podmínek účinné hospodářské soutěže na společném trhu.[…]“

133 Konečně Komise uvádí, aniž by jí žalobkyně v tomto bodě oponovala, že vzhledem ke značnému objemu skutečností a údajů, které musí přezkoumat v rámci řízení podle nařízení o spojování, a k požadavku rychlosti, kterým se tato řízení řídí, zejména v případě povolení na konci fáze I s nápravnými opatřeními, mají informace poskytnuté podniky ve formulářích RM klíčový význam k tomu, aby mohla vhodně zhodnotit obsah, cíl, životaschopnost a účinnost navržených závazků v omezených lhůtách, kterými disponuje. Cílem formuláře RM je zajistit jasnost navrhovaných závazků a zabránit tomu, aby tyto závazky obsahovaly „trojské koně“. Kromě toho formulář RM popisuje, jak sám podnik chápe závazky, které navrhuje.

134 V projednávaném případě je třeba připomenout, že je nesporné, že konečné závazky se ve svém znění odchylují od závazků ve věci IAG/bmi.

135 Jak totiž vyplývá ze srovnání mezi ustanovením 1.9 konečných závazků a ustanovením 1.3.1 závazků ve věci IAG/bmi, výraz „služba bez mezipřistání na trase mezi dvojicí letišť způsobem, který je v souladu s nabídkou předloženou na základě ustanovení 1.24“ byl vložen do konečných závazků namísto výrazu „trasa mezi dotyčnou dvojicí měst, pro kterou byly tyto letištní časy převedeny“ použitém v závazcích ve věci IAG/bmi.

136 Stejně tak, na rozdíl od konečných závazků, závazky ve věci IAG/bmi obsahovaly oddíl nadepsaný „Přiznání nabytých práv k letištním časům“, který se týká období užívání, přiznání nabytých práv a „zneužití“.

137 Kromě toho je nesporné, jak bylo připomenuto v bodech 23 až 27 výše, že účastníci fúze uvedli jak ve formuláři RM ze dne 18. července 2013, tak ve formuláři ze dne 30. července 2013, že jejich závazky byly založeny hlavně na závazcích ve věci IAG/bmi. Kromě toho v oddíle formuláře RM týkajícím se odchylek od vzorových textů je upřesněno, že body, ve kterých se konečné závazky odchylovaly od závazků ve věci IAG/bmi, s výjimkou „drobných jazykových odchylek nebo objasnění vyžadovaných zvláštními okolnostmi projednávaného případu“, byly identifikovány „s cílem pomoci při hodnocení závazků“. V části formuláře RM týkající se změn nebyly účastníky fúze oznámeny žádné odchylky ohledně ustanovení týkajících se nabytých práv oproti závazkům ve věci IAG/bmi.

138 Doplnění „v souladu s nabídkou“ uvedené v ustanovení 1.9 konečných závazků je tedy buď pouhou „drobnou jazykovou odchylkou“, která nesouvisí s nabytými právy, nebo je cílem tohoto výrazu zavést podstatnou změnu ve vztahu k závazkům ve věci IAG/bmi v rozsahu, v němž se týkají nabytých práv. V posledně uvedeném případě přitom účastníci fúze měli tuto změnu identifikovat ve formuláři RM.

139 Za těchto podmínek se jeví, že závěr Komise, podle kterého rozdíl mezi zněním konečných závazků a zněním závazků ve věci IAG/bmi představuje pouze „drobnou jazykovou odchylku“, nepředstavuje nesprávné posouzení.

140 Vzhledem k tomu, že je prokázáno, že se znění konečných závazků odchyluje od znění závazků ve věci IAG/bmi, je na žalobkyni, aby prokázala, že navzdory údajům uvedeným ve formuláři RM slovní spojení „v souladu s nabídkou“ nepředstavuje pouhou „drobnou jazykovou odchylku“.

141 V tomto kontextu žalobkyně vznáší řadu argumentů, jejichž cílem je zpochybnit závěr Komise uvedený v bodě 63 napadeného rozhodnutí a prokázat relevanci slovního spojení „v souladu s nabídkou“ pro výklad výrazu „přiměřené využití“ uvedeného v ustanovení 1.10 konečných závazků, a tedy pro přiznání nabytých práv.

142 Žalobkyně zaprvé tvrdí, že z bodu 7 oznámení o nápravných opatřeních, připomenutého v bodě 113 výše, vyplývá, že povinnost informovat Komisi prostřednictvím vysvětlení uvedených ve formuláři RM vychází ze skutečnosti, že účastníci fúze mají často exkluzivní informace, které jsou nezbytné k posouzení závazků, a které musí být tedy uvedeny ve formuláři RM. Pokud však jde o ustanovení týkající se nabytých práv, účastníci fúze nedisponovali takovými exkluzivními informacemi a Komise mohla stejně jako oni posoudit význam slovního spojení „v souladu s nabídkou“.

143 Tuto tezi nelze přijmout. Vzhledem k tomu, že formulář RM ve svém oddíle 3 stanoví pro účastníky fúze povinnost upozornit na odchylky od vzorových textů, musí totiž účastníci fúze tuto podmínku splnit bez ohledu na důvody, které odůvodňují existenci tohoto pravidla.

144 Za těchto podmínek žalobkyně nemůže účelně tvrdit, že Komise místo toho, aby sledovala, co vyplývá z údajů účastníků fúze ve formuláři RM, posoudila význam spojení „v souladu s nabídkou“, a to bez ohledu na to, co účastníci fúze uvedli ve formuláři RM.

145 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že nebylo nutné uvádět ve formuláři RM rozdíl mezi navrhovanými závazky a závazky ve věci IAG/bmi, jelikož ani účastníci fúze, ani Komise se v rozhodné době nedomnívali, že vložení výrazu „v souladu s nabídkou“ bylo důležité, neboť toto vložení pouze vyžadovalo od subjektu vstupujícího na trh to, aby dodržel své sliby.

146 Tento argument nemůže obstát.

147 Vzhledem k tomu, že v souladu se zásadou „využitých nebo ztracených letištních časů“, která je upravena v čl. 10 odst. 2 nařízení o letištních časech, je prahová hodnota 80 % provozu dostatečná, nelze mít za to, že je samozřejmé, že subjekt vstupující na trh má v zásadě provozovat leteckou službu, která je předmětem jeho nabídky, na 100 %, aby mohl získat nabytá práva.

148 Mimoto argument žalobkyně prokazuje, že účastníci fúze se již v době vyjednávání o závazcích s Komisí domnívali, že slovní spojení „v souladu s nabídkou“ ukládá subjektu vstupujícímu na trh, aby poskytoval leteckou službu v souladu s jeho nabídkou, aby tak mohl získat nabytá práva.

149 Nicméně vzhledem k tomu, že povinnost užívání „v souladu s nabídkou“ nevyplývá ze znění závazků ve věci IAG/bmi, měli účastníci fúze ve formuláři RM označit odchylku ve znění navržených závazků jako podstatnou změnu, aby tak Komisi na tuto změnu upozornili.

150 Vzhledem k tomu, že účastníci fúze opomněli na tuto skutečnost Komisi upozornit, což je v rozporu s povinnostmi vyplývajícími z přílohy IV prováděcího nařízení, žalobkyně se jí nemůže dovolávat na podporu svého výkladu konečných závazků.

151 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že nebylo nutné uvádět ve formuláři RM slovní spojení „v souladu s nabídkou“ uvedené v ustanovení 1.9 konečných závazků, jelikož jeho význam je vysvětlen a není nejednoznačný ani nejasný.

152 Tento argument nemůže obstát.

153 Na první pohled, jelikož oddíl 3 formuláře RM ukládá účastníkům fúze povinnost upozornit na jakoukoli odchylku od vzorových textů, je skutečnost, že rozdíl v textu spočívá v doplnění jednoznačného nebo jasného výrazu, irelevantní.

154 Kromě toho relevantnost těchto výrazů pro přiznání nabytých práv není za okolností projednávaného případu ani zdaleka nezbytná.

155 Podle systematiky dotčených ustanovení závazků ve věci IAG/bmi, která vyplývá ze způsobu, jakým jsou strukturovány, jsou totiž podmínky týkající se získání nabytých práv upraveny jejich ustanovením 1.3.2, které odpovídá ustanovení 1.10 konečných závazků, zatímco cílem ustanovení 1.3.1 těchto závazků, které odpovídá ustanovení 1.9 konečných závazků, je specifikovat „konkurenceschopnou leteckou službu“, kterou je možno provozovat během období užívání.

156 Za těchto podmínek Komise nemusela dospět k závěru, že doplnění výrazu „v souladu s nabídkou“ do ustanovení 1.9 konečných závazků musí být relevantní pro přiznání nabytých práv.

157 Kromě toho je třeba připomenout, že z formuláře RM vyplněného účastníky fúze vyplývá, že ustanovení týkající se nabytých práv v rámci konečných závazků mají stejný význam jako ustanovení závazků ve věci IAG/bmi, s výjimkou „drobných jazykových odchylek“.

158 Za těchto podmínek není argument žalobkyně, podle kterého měla Komise chápat ustanovení týkající se nabytých práv v jiném smyslu, opodstatněný.

159 Začtvrté, pokud jde konkrétně o komunikaci mezi účastníky fúze a Komisí v období, kdy Komise požadovala, aby tito do svých závazků zahrnuli „nabytá práva“, Komise v odpovědi na otázku Tribunálu uvádí, že „se domnívala“, že mezi 18. a 25. červencem 2013 proběhla diskuse „mezi smluvními stranami o některých rozdílech mezi [návrhem závazků] ze dne 16. července 2013 a závazky „věci IAG/bmi“.

160 Žalobkyně však nikdy ani v průběhu písemné části řízení, ani v odpovědi na otázky Tribunálu, či v odpovědi na informace Komise připomenuté v bodě 159 výše netvrdila, že by účastníci fúze během jednání o závazcích výslovně obeznámili Komisi se svým pojetím závazků, podle kterého by byl subjekt vstupující na trh povinen poskytovat leteckou službu v souladu s jeho nabídkou, aby mohl získat nabytá práva.

161 Vzhledem k tomu, že je na žalobkyni, jak bylo připomenuto v bodě 140 výše, aby prokázala, že účastníci fúze upozornili Komisi na odchylku v textu existující mezi konečnými závazky a ustanoveními týkajícími se nabytých práv v závazcích ve věci IAG/bmi, a jelikož žalobkyně nepředkládá žádný užitečný poznatek týkající se komunikace mezi účastníky fúze a Komisí, uvedenou v bodě 159 výše, je třeba dospět k závěru, že účastníci fúze během této komunikace Komisi neobeznámili s odchylkou ve znění závazků.

162 Zapáté žalobkyně tvrdí, že z původu konečných závazků vyplývá, že slovní spojení „v souladu s nabídkou“ vychází ze závazků ve věci A++, která představuje „nejmodernější metodiku“ závazků týkajících se letištních časů leteckých společností. Kromě toho Komise v několika ohledech vycházela z těchto závazků v rámci jednání, které vedlo ke konečným závazkům. Žalobkyně tedy tvrdí, že účastníci fúze nemuseli upozornit na toto doplnění oproti věci IAG/bmi.

163 Tento argument nemůže uspět, jelikož není skutkově podložený.

164 Na prvním místě formulace převzatá ze závazků ve věci A++ nepředstavuje „nejmodernější metodiku“ přinejmenším ve vztahu k nabytým právům.

165 Je totiž nesporné, že závazky ve věci A++ nestanovily přiznání nabytých práv. Ustanovení 1.2.6 uvedených závazků se tedy netýkalo podmínek pro přiznání nabytých práv.

166 Ostatně právě z tohoto důvodu měli účastníci fúze na výslovnou žádost Komise zavést do svých závazků ustanovení týkající se nabytých práv takového druhu, jako jsou ustanovení obsažená v závazcích ve věci IAG/bmi.

167 Kromě toho skutečnost připomenutá žalobkyní, že pro některé prvky konečných závazků Komise požádala účastníky fúze, aby se inspirovali závazky ve věci A++, je irelevantní. Ustanovení věci A++, na která žalobkyně odkazuje, se totiž nevztahují k nabytým právům.

168 Na druhém místě jsou nepřesná tvrzení žalobkyně týkající se původu konečných závazků.

169 Účastníci fúze předložili Komisi ve dnech 10., 14., 16. a 25. července 2013 různé verze závazků, které vypracovali, aby Komise mohla tyto verze posoudit.

170 Je pravda, že spojení „v souladu s nabídkou“ bylo vloženo do návrhu závazků ze dne 14. července 2013, což se mimoto promítlo do srovnávané verze vypracované žalobkyní a uvedené v bodě 11 výše.

171 Mezi relevantními ustanoveními návrhu závazků ze dne 14. července 2013 a ustanovením 1.9 konečných závazků však neexistuje kontinuita.

172 Ustanovení 1.9 až 1.11 konečných závazků totiž nejsou změnou odpovídajících dřívějších ustanovení, ale představují nový text, vložený v celku do závazků ze dne 16. července 2013, jak to vyplývá z verze návrhu závazků ze dne 14. července 2013 ve srovnání s návrhem závazků ze dne 16. července 2013, předloženým žalobkyní jako příloha A 7 k její žalobě.

173 To je mimoto potvrzeno samotnou žalobkyní, která v bodě 127 žaloby uznává, že účastníci fúze převzali závazky ve věci IAG/bmi jako základní text pro vypracování návrhu závazků ze dne 16. července 2013, takže nelze tvrdit, že existuje jakákoli kontinuita mezi ustanovením 1.11 návrhu závazků ze dne 14. července 2013 a ustanovením 1.9 konečných závazků.

174 Kromě toho je třeba ještě uvést, jak bylo připomenuto v bodě 12 výše, že Komise výslovně a dvakrát požádala, aby byla v závazcích zahrnuta nabytá práva, přičemž ve svém e-mailu ze dne 13. července 2013 upřesnila, že musí být zavedena nabytá práva „takového typu“, jaká byla navržena ve věci IAG/bmi.

175 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že v odpovědi na tuto žádost účastníci fúze upřesnili, že nabytá práva byla zahrnuta „v souladu s žádostí“ Komise, jak vyplývá z e-mailu připojeného k návrhu závazků ze dne 16. července 2013, který poprvé zahrnoval ustanovení týkající se nabytých práv, totožná s ustanoveními obsaženými v konečných závazcích.

176 Kromě toho účastníci fúze ve formulářích RM ze dne 18. a 30. července 2013 potvrdili, že splní závazky ve věci IAG/bmi, aniž jakkoli odkázali na odchylku, pokud jde o ustanovení týkající se nabytých práv.

177 Za těchto podmínek nelze přijmout argumenty žalobkyně vycházející z původu konečných závazků a z údajné povahy „nejmodernější metodiky“ závazků ve věci A++.

178 Zašesté žalobkyně tvrdí, že rozdíl ve znění jejích závazků a závazků ve věci IAG/bmi, a zejména spojení „v souladu s nabídkou“, lze vysvětlit skutečností, že na rozdíl od věci IAG/bmi se projednávaná věc týká pouze jediného leteckého spojení.

179 Vzhledem k tomu, že tvrzení žalobkyně je třeba chápat v tom smyslu, že změny znění musí být vykládány jako „vysvětlení vyžadovaná zvláštními okolnostmi projednávaného případu“ v souladu s údaji uvedenými ve formuláři RM, tento argument rovněž nemůže obstát.

180 Na jedné straně je toto tvrzení popřeno samotnou žalobkyní. V odstavci 3 svých písemných odpovědí ze dne 14. února 2020 na otázky Tribunálu totiž tvrdí, že účastníci fúze neměli za to, že slovní spojení „v souladu s nabídkou“ spadá pod pojem „objasnění vyžadovaná zvláštními okolnostmi projednávaného případu“.

181 Na druhé straně a v každém případě je třeba konstatovat, že počet leteckých spojení je zcela irelevantní, pokud jde o otázku, na jaké úrovni mají být letištní časy využívány, aby se jednalo o „přiměřené využití“ pro účely přiznání nabytých práv.

182 Zasedmé je třeba ještě přezkoumat několik dalších tvrzení žalobkyně. Tvrdí totiž, že Komise si měla všimnout změny provedené ve znění konečných závazků oproti relevantním ustanovením závazků ve věci IAG/bmi a „měla posoudit danou formulaci a její případné důsledky“. Kromě toho se ve svých odpovědích na otázky položené Tribunálem domnívá, že Komise „podrobně“ porovnala znění relevantních ustanovení a v rozhodné době pochopila a schválila skutečnost, že byly převzaty „technické prvky“ závazků ve věci A++.

183 Žalobkyně přitom zároveň tvrdí, že „[v]e skutečnosti nikdo neměl důvod zkoumat konkrétní formulaci, která je nyní sporná“ a že „nebylo nutné, aby účastníci [fúze] ani Komise dotčenou formulaci přezkoumávali“.

184 V každém případě argumenty žalobkyně nemohou obstát.

185 Vzhledem k tomu, že žalobkyni je třeba rozumět v tom smyslu, že tvrdí, že Komise si byla vědoma změny znění v důsledku vložení spojení „v souladu s nabídkou“, není tento argument relevantní.

186 Jeví se totiž, že Komise uznává, že konstatovala změny ve znění závazků. Z toho však nevyplývá, že z toho měla Komise vyvodit závěr, že tyto změny byly podstatné pro výklad pojmu „přiměřené využití“ uvedeného v ustanovení 1.10 konečných závazků a nebyly pouhou „drobnou jazykovou odchylkou“.

187 Ze stejných důvodů nemůže uspět argument, podle kterého Komise pochopila a schválila skutečnost, že byly převzaty „technické prvky“ závazků ve věci A++.

188 Když totiž Komise kvalifikovala spojení „v souladu s nabídkou“ jako „drobnou jazykovou odchylku“, považovala právě toto doplnění za „technický“ prvek, který není podstatný.

189 Pokud by měla být tvrzení žalobkyně chápána v tom smyslu, že když by Komise provedla svůj přezkum s požadovanou řádnou péčí, musela by si nejen uvědomit změnu textu, ale i pochopit, že tato změna je relevantní a podstatná pro přiznání nabytých práv, je třeba konstatovat, že takový argument není opodstatněný.

190 V tomto ohledu Tribunál odkazuje na povinnosti Komise a podniků, které spojení oznamují, jak jsou uvedeny v bodech 129 až 133 výše.

191 Je pravda, jak bylo připomenuto v bodě 116 výše, že Komise je povinna „prokázat maximální řádnou péči v rámci výkonu svého úkolu v oblasti kontroly spojování podniků“.

192 Cílem této povinnosti však není zprostit podniky oznamující spojení jejich povinnosti poskytnout ve formuláři RM přesné a správné informace.

193 Podnik, který ve formuláři RM poskytl informace, totiž v zásadě nemůže tvrdit, že Komise musí odhlédnout od uvedených informací a podrobněji přezkoumat znění navržených závazků.

194 Argument žalobkyně přitom právě znamená, že Komise měla chápat spojení „v souladu s nabídkou“ jako relevantní pro přiznání nabytých práv, a to navzdory skutečnosti, že informace poskytnuté účastníky fúze ve formuláři RM měly odlišný význam.

195 V projednávané věci však Komise mohla, aniž se dopustila pochybení, v napadeném rozhodnutí považovat slovní spojení „v souladu s nabídkou“ uvedené v ustanovení 1.9 konečných závazků za irelevantní pro přiznání nabytých práv.

196 S ohledem na původ závazků, připomenutý v bodech 169 až 175 výše, totiž Komise nemusela mít za to, že rozdíl mezi zněním návrhů závazků ze dne 14. července 2013 a zněním návrhů závazků ze dne 16. července 2013 je podstatný.

197 To platí tím spíše, že podle systematiky ustanovení dotčených závazků ve věci IAG/bmi, která vyplývá ze způsobu, jakým jsou strukturovány, jsou podmínky upravující přiznání nabytých práv v těchto závazcích upraveny ustanovením, které odpovídá ustanovení 1.10 konečných závazků.

198 Vzhledem k tomu, že žalobkyně pozměnila spojením „v souladu s nabídkou“ ustanovení 1.9 konečných závazků, měla Komise o to méně důvodů se domnívat, že tato změna textu může být něčím jiným než „drobnou jazykovou odchylkou“ ve smyslu formuláře RM.

199 Mimoto, pokud by účastníci fúze měli v úmyslu dát ustanovením týkajícím se nabytých práv obsaženým v konečných závazcích jiný smysl než ustanovením obsaženým v závazcích ve věci IAG/bmi, mohli a měli o tom informovat Komisi a jasně to uvést ve formuláři RM.

200 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že se žalobkyni nepodařilo vyvrátit závěr učiněný v bodě 63 napadeného rozhodnutí. Z toho vyplývá, že formulace „v souladu s nabídkou“ uvedená v ustanovení 1.9 konečných závazků představuje pouhou „drobnou jazykovou odchylku“ ve srovnání se závazky ve věci IAG/bmi, podle kterých přiznání nabytých práv nepodléhá požadavku, aby se letecká služba během období užívání provozovala v souladu s nabídkou.

K systematickému výkladu dotčených ustanovení

201 Podle bodu 57 napadeného rozhodnutí skutečnost, že konečné závazky obsahují definici „zneužití“, ale nikoli „přiměřeného využití“, naznačuje rovnocennost mezi „přiměřeným využitím“ a „nezneužitím“. Situace, která neodpovídá „zneužití“ letištních časů, tak může být považována za situaci, která spadá pod „přiměřené využití“.

202 Bod 64 napadeného rozhodnutí uvádí, že nabytá práva jsou upravena ustanovením 1.10 konečných závazků, zatímco ustanovení 1.9 se týká cíle závazku ohledně letištních časů. Bylo by tak v rozporu se systematikou dotčených ustanovení podřídit přiznání nabytých práv podmínkám vycházejícím z ustanovení 1.9 konečných závazků.

203 Žalobkyně tento výklad zpochybňuje řadou argumentů.

204 Na prvním místě pro účely přezkumu výkladu provedeného Komisí v napadeném rozhodnutí s ohledem na argumenty žalobkyně je třeba zaprvé uvést, že pokud jde o postavení „přiměřeného využití“ na roveň neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, jak bylo provedeno v napadeném rozhodnutí, je v bodě 100 výše konstatováno, že výraz „přiměřené využití“ není sám o sobě zcela relevantní, ale vyžaduje referenční rámec, na základě kterého je možné určit, co v projednávané věci představuje využití, které je možné kvalifikovat jako „přiměřené“.

205 Za těchto podmínek nic obecně nebrání tomu, aby se za účelem poskytnutí přesného smyslu pojmu „přiměřené využití“ Komise opírala o jiná ustanovení konečných závazků.

206 Zadruhé postavení „přiměřeného využití“ na roveň neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků je odůvodněno v několika ohledech.

207 Předně pojem „zneužití“ má smysl, který lze chápat jako „nepřiměřené nebo nevhodné užití“, jak je konstatováno v bodě 103 výše, takže se zdá, že je možné postavit „přiměřené využití“ na roveň neexistenci „zneužití“.

208 Žalobkyně dále vedlejší účastnici řízení vytýká nedostatečné využití letištních časů. Ustanovení 1.13 písm. b) konečných závazků přitom upravuje právě případ nedostatečného využívání letištních časů, přičemž jej kvalifikuje jako „zneužití“.

209 Konečně je třeba uvést, že v závazcích ve věci IAG/bmi, které měli účastníci fúze přijmout na výslovnou žádost Komise jako vzor pro nabytá práva v konečných závazcích, se ustanovení týkající se „zneužití“ objevují v rámci oddílu nadepsaného „Přiznání nabytých práv k letištním časům“. Je tedy třeba uvést, že v souladu se způsobem, jakým jsou tyto závazky strukturovány, jsou ustanovení týkající se „zneužití“ relevantní pro přiznání nabytých práv.

210 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, mají totiž názvy oddílů v právních textech význam, pokud se jedná o systematický výklad ustanovení.

211 Jak je přitom konstatováno v bodě 200 výše, účastníci fúze měli zavést nabytá práva „takového druhu“, jaká jsou navržená ve věci IAG/bmi a Komise se mohla správně domnívat, že rozdíl mezi zněním ustanovení 1.3.1 těchto závazků a zněním ustanovení 1.9 konečných závazků představuje pouze „drobnou jazykovou odchylku“, která nevyjadřuje vůli účastníků fúze přiznat rozdílný význam nabytým právům stanoveným konečnými závazky.

212 Je tak třeba mít za to, že ustanovení týkající se „zneužití“ mohou být v projednávané věci relevantní pro přiznání nabytých práv.

213 Na druhém místě, jak již bylo uvedeno v bodě 197 výše, podle systematiky relevantních ustanovení závazků ve věci IAG/bmi jsou podmínky, kterými se řídí získání nabytých práv, stanoveny v jejich ustanovení 1.3.2, které odpovídá ustanovení 1.10 konečných závazků, zatímco jejich ustanovení 1.3.1, které odpovídá ustanovení 1.9 konečných závazků, má za cíl specifikovat „konkurenceschopnou leteckou službu“, která může být provozována během období užívání.

214 Tatáž struktura je převzata do konečných závazků, jak jasně vyplývá z definic pojmů, které jsou v nich uvedeny.

215 Struktura dotčených písemných ustanovení je ještě jasnější ve srovnání ustanovení týkajících se specifikace „konkurenceschopné letecké služby“ závazků ve věcech A++ a IAG/bmi s ustanovením 1.9 konečných závazků.

216 Z ustanovení 1.2.6 závazků ve věci A++, které kromě toho nestanoví možnost získání nabytých práv, totiž vyplývá, že subjekt vstupující na trh má používat letištní časy pouze k „poskytování služeb nabízených v nabídce“ a nemůže je využít pro jinou trasu. V tomto ohledu slouží odkaz na nabídku k upřesnění oprávněného využití letištních časů na dotčených spojeních mezi letišti.

217 Pokud jde o ustanovení 1.3.1 závazků ve věci IAG/bmi týkající se „konkurenceschopné letecké služby“, toto upřesňuje, stejně jako ustanovení 1.2.6 závazků ve věci A++, oprávněné využití letištních časů. Přitom namísto odkazu na nabídku subjektu vstupujícího na trh je v tomto ohledu pojem oprávněné využití upřesněn v první větě, a sice jako poskytování služby mezi dotyčnou dvojicí letišť. Nicméně vzhledem k tomu, že ve věci IAG/bmi má subjekt vstupující na trh možnost získat nabytá práva, což s sebou nese právě možnost využívat letištní časy na jakékoliv letištní trase, bylo užitečné v druhé větě ustanovení 1.3.2 vyjasnit, že zákaz využívat letištní časy na trase mezi jinou dvojicí letišť se nepoužije absolutně, ale pouze během období užívání a do doby, než subjekt vstupující na trh získá nabytá práva.

218 V kontextu závazků ve věci IAG/bmi je tak druhá věta jejich ustanovení 1.3.1 chápána jako pouhé objasnění.

219 Ustanovení 1.9 konečných závazků v zásadě sleduje vzor ustanovení 1.3.1 závazků ve věci IAG/bmi. V první větě ustanovení 1.9 konečných závazků je totiž oprávněné využití letištních časů specifikováno prostřednictvím údaje, že „zpravidla“ může subjekt vstupující na trh využívat letištní časy pouze k tomu, aby provozoval letecké spojení na trase mezi dotyčnou dvojicí měst. V jejich druhé větě je upřesněno, že tento zákaz se nepoužije, pokud subjekt vstupující na trh tuto službu provozoval během období užívání.

220 Za těchto podmínek se jeví, že doplnění slovního spojení „v souladu s nabídkou“ v rozsahu, v němž toto spojení musí být chápáno jako „faktická“ definice povahy nabytého práva, jak tvrdí žalobkyně, se svým zněním zřetelně odchyluje od způsobu, jakým jsou strukturována odpovídající ustanovení závazků ve věci IAG/bmi, která měli účastníci fúze použít jako vzor.

221 Druhá věta ustanovení 1.3.1 závazků ve věci IAG/bmi má totiž pouze objasnit skutečnost, že zákaz využívat letištní časy na trase mezi jinou dvojicí měst se nepoužije v případě získání nabytých práv. Tato věta tak nestanoví kvalitativní požadavky podmiňující využití letištních časů na jiných leteckých spojeních.

222 Kromě toho v závazcích ve věci A++ slouží odkaz na nabídku subjektu vstupujícího na trh pouze k objasnění skutečnosti, že letištní časy mohou být využity pouze na lince uvedené v uvedené nabídce, aniž by ukládal požadavky na využití letištních časů.

223 I když z výše uvedeného vyplývá, že účastníci fúze se tím, že spojili ustanovení převzatá ze závazků ve věci IAG/bmi a část věty vycházející ze závazků ve věci A++, odchýlili od závazků ve věci IAG/bmi, které však měli použít jako vzor, je třeba uvést, že výklad, podle kterého ustanovení 1.9 konečných závazků obsahuje „faktickou“ definici nabytých práv, je v několika ohledech neslučitelný se systematikou dotčených ustanovení.

224 Zaprvé, jak vyplývá z ustanovení 1.9 a 1.10 konečných závazků a jak je mimoto potvrzeno částí „definice“ uvedených závazků, první ustanovení má za cíl specifikovat využití letištních časů, které lze uskutečnit během období užívání, zatímco druhé ustanovení upřesňuje podmínky, které musí být splněny za účelem získání nabytých práv.

225 Za těchto podmínek by bylo v rozporu se systematikou dotčených ustanovení považovat druhou větu ustanovení 1.9 konečných závazků za „faktickou“ definici podmínek pro přiznání nabytých práv.

226 Zadruhé, pokud by byla přijata teze, podle které ustanovení 1.9 konečných závazků obsahuje „faktickou“ definici podmínek pro přiznání nabytých práv, nejen že by existovaly dvě definice tohoto pojmu, ale vedlo by to k rozporným podmínkám pro přiznání nabytých práv.

227 Jednak by totiž z druhé věty ustanovení 1.9 konečných závazků vyplývalo, že subjekt vstupující na trh musel provozovat leteckou službu „v souladu s nabídkou“ během období užívání, a jednak by z ustanovení 1.10 konečných závazků vyplývalo, že subjekt vstupující na trh musí během období užívání „přiměřeně využívat“ letištní časy.

228 V tomto ohledu nemůže uspět argument žalobkyně směřující k odstranění tohoto rozporu.

229 Podle žalobkyně je třeba za účelem „zabránění rozporu mezi ustanovením 1.9 a ustanovením 1.10“ konečných závazků za účelem určení existence „přiměřeného využití“ zkoumat, zda byly letištní časy využívány „v souladu s nabídkou“.

230 Nicméně tvrzení žalobkyně znamená, že slovní spojení „v souladu s nabídkou“ uvedené v ustanovení 1.9 konečných závazků bude podmínkou pro udělení nabytých práv, čímž dochází k rozporu s ustanovením 1.10 uvedených závazků, aby se následně tento rozpor odstranil tím, že se „přiměřené využití“ považuje za použití „v souladu s nabídkou“.

231 Takový výkladový postup je přitom nejen umělý, ale rovněž naráží na skutečnost, že z ustanovení 1.10 konečných závazků výslovně vyplývá, že toto ustanovení obsahuje definici nabytých práv, přičemž stanoví podmínky pro udělení těchto práv.

232 Zatřetí z přezkumu relevance údajů uvedených ve formuláři RM vyplývá, že slovní spojení „v souladu s nabídkou“ je pouze „drobnou jazykovou odchylkou“.

233 Za těchto podmínek nelze souhlasit s přístupem žalobkyně spočívajícím v tom, že slovní spojení „v souladu s nabídkou“ je podstatnou podmínkou pro udělení nabytých práv, čímž by prakticky nahrazovala podmínku výslovně stanovenou v ustanovení 1.10 konečných závazků.

234 Ukazuje se tedy, že obtížnost výkladu pojmu „přiměřené využití“ uvedeného v ustanovení 1.10 konečných závazků vyplývá ze skutečnosti, že účastníci fúze vložili do ustanovení 1.9 uvedených závazků výraz „v souladu s nabídkou“. Namísto použití ustanovení takového druhu, jako jsou ustanovení závazků ve věci IAG/bmi, jak to výslovně požadovala Komise, se totiž účastníci fúze rozhodli směšovat ustanovení těchto závazků s prvky převzatými ze závazků ve věci A++ a doplnili výraz „v souladu s nabídkou“ do ustanovení 1.9 konečných závazků.

235 Na třetím místě je třeba konstatovat, že se žalobkyni nepodařilo předložit argumenty týkající se systematiky relevantních ustanovení obsažených v konečných závazcích, které by mohly zpochybnit postavení „přiměřeného využití“ na roveň neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 uvedených závazků.

236 Žalobkyně v tomto kontextu zaprvé tvrdí, že ustanovení týkající se „zneužití“ uvedená v ustanoveních 1.13 a 1.14 konečných závazků mají svůj vlastní účel, což znamená, že pojem „zneužití“ uvedený v ustanovení 1.13 konečných závazků nelze použít k určení smyslu pojmu „přiměřené využití“ obsaženého v ustanovení 1.10 uvedených závazků.

237 V tomto ohledu žalobkyně uvádí, že závazky týkající se letištních časů přijaté Komisí v minulosti obsahovaly ustanovení o „zneužití“, i když nestanovily nabytá práva, jako například závazky ve věci A++.

238 V tomto kontextu žalobkyně dále tvrdí, že cílem ustanovení týkajících se „zneužití“ je chránit integritu závazku ohledně letištních časů a leteckou společnost poskytující letištní časy.

239 Tyto argumenty jsou irelevantní. V tomto ohledu stačí uvést, jak správně činí Komise, že okolnost, že ustanovení týkající se „zneužití“ mají vlastní účel, nevylučuje, že ustanovení 1.13 konečných závazků týkající se „zneužití“ může být relevantní rovněž pro určení toho, co představuje „přiměřené využití“.

240 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že přezkum „zneužití“ se provádí, jak vyplývá z ustanovení 1.13 a 1.14 konečných závazků, nepřetržitě během období užívání letištních časů, tedy během šesti sezón IATA, zatímco přezkum „přiměřeného využití“ se provádí, jak vyplývá z ustanovení 1.11 konečných závazků, na konci období užívání.

241 Žalobkyně z toho vyvozuje, že je „absurdní a umělé“ přezkoumat na konci období užívání, zda došlo ke „zneužití“. Pravidla uvedená v ustanovení 1.14 konečných závazků totiž stanoví, že v případě „zneužití“ letištních časů subjektem vstupujícím na trh bude ukončena dohoda o uvolnění letištních časů, takže „subjekt vstupující na trh, který se dopustí zneužití, nemůže ukončit období užívání a domáhat se přiznání nabytých práv“.

242 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že skutečnost, že přezkum „zneužití“ probíhal nepřetržitě během období užívání, neznamená, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, že pozdější posouzení za účelem přezkumu „přiměřeného využití“ je neadekvátní. Je totiž vždy možné, že nebyl dodržen postup stanovený v ustanovení 1.14 konečných závazků, že subjekt vstupující na trh ve stanovené lhůtě ukončil „zneužívání“ nebo že účastníci fúze neuplatnili své právo vypovědět dohodu o uvolnění letištních časů z důvodu zneužití ze strany subjektu vstupujícího na trh.

243 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že rovnocennost „přiměřeného využití“ a neexistence „zneužití“ činí neplatným postup stanovený v ustanovení 1.11 konečných závazků, podle kterého Komise, podporovaná zplnomocněným zástupcem, v případě potřeby schvaluje nabytá práva. V rozsahu, v němž by subjekt vstupující na trh dodržel zásadu „využitých nebo ztracených letištních časů“ podle nařízení o letištních časech a využíval by letištní časy bez „zneužití“, budou mu totiž v souladu s čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení ze zákona přiděleny letištní časy při příštím období letového řádu. Pokud by to postačovalo

k získání nabytých práv, závazky by stanovily, že se má za to, že subjekt vstupující na trh má nabytá práva, za podmínky, že na konci období užívání stále využíval letištní časy podle nařízení o letištních časech.

244 V tomto ohledu přitom Komise v bodě 83 žalobní odpovědi uvádí, aniž jí žalobkyně odporuje, že žalobkyně nesprávně omezuje působnost ustanovení týkajících se „zneužití“ uvedených v ustanovení 1.13 konečných závazků na zásadu „využitých nebo ztracených letištních časů“. Ze samotného znění ustanovení 1.13 konečných závazků totiž vyplývá, že pouhé dodržení posledně uvedeného pravidla nestačí ke konstatování neexistence „zneužití“.

245 Začtvrté argument žalobkyně vycházející z údajného „soudržného systému“ nemůže uspět.

246 V tomto ohledu podle žalobkyně z ustanovení 1.1, 1.9, 1.10, 1.24, 1.26 a 1.27 konečných závazků vyplývá, že tvoří soudržný systém, v jehož rámci jsou subjektům vstupujícím na trh dány k dispozici letištní časy za účelem provozování každodenní frekvence na trase mezi dotčenou dvojicí letišť v rámci limitu sedmi letů týdně. Subjekty vstupující na trh by měli jako „hlavní podmínky“ své formální nabídky upřesnit počet frekvencí, a tedy letištní časy, které chtějí získat. Formální nabídky se hodnotí a případně zařazují podle účinnosti konkurenčního tlaku, který bude vyvíjen. V tomto ohledu představuje počet požadovaných frekvencí kritérium pro posouzení. Jakmile jsou letištní časy přidělené na základě formální nabídky, má se za to, že subjekt vstupující na trh tyto letištní časy využije v souladu s nabídkou během šesti po sobě jdoucích sezón před tím, než může získat povolení využít letištní časy na trase mezi jinou dvojicí měst na základě posouzení směřujícího k určení, zda subjekt potenciálně vstupující na trh „přiměřeně využil“ letištní časy.

247 Je třeba uvést, že argumentace žalobkyně spočívá zejména ve vyvození závěrů z ustanovení upravujících nabídku nového subjektu vstupujícího na trh a hodnocení této nabídky za účelem výkladu pojmu „přiměřené využití“ uvedeného v ustanovení 1.10 konečných závazků, které se týká přiznání nabytých práv.

248 Jak přitom správně uvádí Komise, ustanovení upravující nabídku nového subjektu vstupujícího na trh a hodnocení této nabídky jsou relevantní pro přiznání opravných letištních časů novému subjektu vstupujícímu na trh, avšak nemají systematicky za úkol stanovit podmínky, které musí tento nový subjekt splnit pro přiznání nabytých práv. Z téhož důvodu nemůže žalobkyně zakládat své tvrzení na hodnocení nabídky vedlejší účastnice Komisí a nezávislým zmocněncem.

249 Z výše uvedeného vyplývá, že podle systematického výkladu dotčených ustanovení lze pojem „přiměřené využití“ uvedený v ustanovení 1.10 konečných závazků chápat jako neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 uvedených závazků. V důsledku toho se žalobkyni nepodařilo prokázat, že systematický výklad přijatý Komisí v napadeném rozhodnutí je v rozporu s obecnou systematikou ustanovení konečných závazků.

K výkladu dotčených ustanovení s přihlédnutím k jejich cíli a kontextu

250 Podle bodů 54 až 57 napadeného rozhodnutí je cílem přiznání nabytých práv pobídnout subjekt potenciálně vstupující na trh, aby provozoval spojení Londýn-Philadelphie. Za tímto účelem je důležité, aby kritéria pro přiznání nabytých práv byla jasná a ověřitelná a zajišťovala právní jistotu subjektu vstupujícího na trh. Přitom pouze výklad, podle kterého je „přiměřené využití“ chápáno ve smyslu neexistence „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, zajišťuje nezbytnou právní jistotu.

251 Žalobkyně tento výklad zpochybňuje řadou argumentů.

252 Žalobkyně zejména vytýká výkladu použitému v napadeném rozhodnutí, že se nepřihlíží k cíli a kontextu dotčených ustanovení.

253 Pokud jde zaprvé o cíl dotčených ustanovení, s ohledem na který musí být vykládán pojem „přiměřené využití“, žalobkyně tvrdí, že cílem konečných závazků je zajistit, aby letištní časy byly využívány během šesti sezón období užívání tak, aby byl vytvořen maximální konkurenční tlak, a tedy maximální možné výhody pro spotřebitele tím, že se zejména v co největším možném rozsahu převezme každodenní služba, kterou dříve zajišťovala US Airways. V této souvislosti žalobkyně tvrdí, že cíl konečných závazků spočívá v odstranění veškerých závažných pochybností vyvolaných fúzí. Výklad Komise je tak nesprávný, jelikož klade příliš velký význam cíli, kterým je větší přitažlivost letištních časů.

254 V tomto ohledu je třeba připomenout, že závazky jsou nedílnou součástí rozhodnutí o povolení a musí být vykládány ve světle tohoto rozhodnutí, jak bylo konstatováno v bodě 112 výše.

255 Jak vyplývá zejména z prvního pododstavce konečných závazků, účastníci fúze je přijali, aby Komisi umožnili konstatovat, že rozptýlili její závažné pochybnosti, a prohlásit tak fúzi za slučitelnou s vnitřním trhem.

256 Jak totiž uznává žalobkyně v bodě 14 žaloby, Komise měla za to, že zápis nabytých práv je nezbytný k odstranění veškerých závažných pochybností vyvolaných fúzí.

257 V tomto ohledu z bodu 179 rozhodnutí o povolení vyplývá, že závazky týkající se letištních časů byly pro Komisi přijatelné pouze v rozsahu, v němž bylo dostatečně jasné, že nový subjekt vstupující na trh skutečně převezme letištní časy.

258 Deklarovaným cílem přiznání nabytých práv tak bylo, jak vyplývá z bodu 1.1 formuláře RM ze dne 30. července 2013 a je potvrzeno v odstavci 181 rozhodnutí o povolení, zatraktivnit nabídku letištních časů.

259 Mimoto je třeba připomenout, že Komise v bodě 186 rozhodnutí o povolení dospěla k závěru, že zejména s ohledem na „údaje o pravděpodobném a včasném vstupu“ byl závazek týkající se letištních časů „klíčovým prvkem pravděpodobného a včasného vstupu na spojení Londýn-Philadelphie“.

260 Kromě toho, jak vyplývá z judikatury připomenuté v bodě 118 výše, Komise musí být schopná s jistotou dospět k závěru, že závazky bude možné provést.

261 Z toho vyplývá, jak je uvedeno v bodě 55 napadeného rozhodnutí, že zahrnutí nabytých práv do konečných závazků mělo motivovat subjekt vstupující na trh, aby převzal letištní časy, aby tak bylo dostatečně pravděpodobné, že závazky budou skutečně provedeny.

262 Naproti tomu tvrzení žalobkyně týkající se „maximálního konkurenčního tlaku“, z něhož zejména vyplývá, že každodenní služba, kterou dříve zajišťovala US Airways, bude v co největší možné míře převzata, nemůže být přijato.

263 Zaprvé totiž argument vycházející z maximálního konkurenčního tlaku nemá oporu v rozhodnutí o povolení, jak vyplývá z výše provedeného přezkumu. I když se žalobkyně v tomto ohledu opírá o odstavce 180 a 186 rozhodnutí o povolení, stačí konstatovat, že samotné znění těchto odstavců její argument nepotvrzuje.

264 Zadruhé argument vycházející z maximálního konkurenčního tlaku nemá oporu ani ve znění ustanovení 1.24 až 1.27 konečných závazků týkajících se nabídky nového subjektu potenciálně vstupujícího na trh a výběrového řízení, z nichž podle žalobkyně vyplývá, že hospodářským subjektem, který má být vybrán, je subjekt, který vykonává nejúčinnější konkurenční tlak.

265 V tomto ohledu přitom stačí uvést, jak bylo konstatováno v bodě 248, že ustanovení upravující nabídku nového subjektu vstupujícího na trh a hodnocení této nabídky jsou relevantní pro přiznání opravných letištních časů novému subjektu vstupujícímu na trh, ale jejich účelem není určit podmínky, které musí tento nový subjekt splnit pro přiznání nabytých práv.

266 Zatřetí samotná povaha nabytých práv je neslučitelná s argumentem žalobkyně, podle kterého je třeba pojem „přiměřené využití“ vykládat tak, aby byl zajištěn „maximální konkurenční tlak“.

267 Přiznání nabytých práv totiž pro subjekt vstupující na trh znamená možnost využívat letištní časy na kterémkoliv letištním spojení po uplynutí provozního období šesti sezón IATA. Za těchto podmínek nemůže být cílem zahrnutí nabytých práv do konečných závazků vytvoření maximálního konkurenčního tlaku na spojení Londýn-Philadelphie.

268 Začtvrté je každopádně třeba poznamenat, že Komise má podle judikatury připomenuté v bodech 119 a 120 výše širokou posuzovací pravomoc k posouzení, zda závazky představují přímou a dostatečnou odpověď, která může jasně rozptýlit jakékoli závažné pochybnosti.

269 Jestliže se tedy Komise při výkonu své posuzovací pravomoci při přijímání rozhodnutí o povolení domnívala, že stanovení možnosti získat nabytá práva je nezbytné k tomu, aby byly letištní časy přitažlivější k tomu, aby byl vstup konkurenta dostatečně pravděpodobný a aby závazky mohly rozptýlit její pochybnosti o slučitelnosti fúze s vnitřním trhem, žalobkyně nemůže nahradit toto posouzení vlastním posouzením, podle kterého poskytnutí letištních časů mělo za cíl zajistit, aby subjekt potenciálně vstupující na trh vyvíjel maximální konkurenční tlak na spojení Londýn-Philadelphie.

270 To platí tím spíše, že žalobkyně nevytýká Komisi, že se ve svém posouzení, které vedlo k přijetí rozhodnutí o povolení, dopustila zjevně nesprávného posouzení.

271 Z toho vyplývá, že Komise měla v napadeném rozhodnutí správně za to, že možnost přiznat nabytá práva sledovala cíl zatraktivnit letištní časy.

272 Zadruhé žalobkyně zpochybňuje výklad Komise uvedený v bodě 57 napadeného rozhodnutí, podle kterého je třeba za účelem zajištění nezbytné právní jistoty vykládat pojem „přiměřené využití“ tak, že znamená neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků.

273 Podle žalobkyně přitom výklad pojmu „přiměřené využití“ tak, že zahrnuje použití „v souladu s nabídkou“, zajišťuje pro subjekt vstupující na trh větší právní jistotu, neboť podmínky své nabídky sám definuje. Skutečnost, že se subjekt vstupující na trh od své nabídky odchýlí, by sice mohla být zdrojem nejistoty, ale byl by za ni sám odpovědný.

274 V tomto ohledu je třeba zaprvé zdůraznit význam, který má právní jistota pro subjekt vstupující na trh.

275 Je třeba připomenout, že z bodu 125 výše vyplývá, že znění konečných závazků je rovněž relevantní pro třetí osoby, které přebírají činnosti stran spojení, jelikož podmínky pro převzetí takových činností jsou do značné míry určovány závazky, které tak mají význam pro jejich obchodní rozhodnutí a mohou u nich vyvolat legitimní očekávání.

276 Zadruhé je třeba připomenout, že podle výkladu zastávaného žalobkyní pojem „přiměřené využití“ sebou nese posuzovací pravomoc Komise k určení, zda využití letištních časů, které není zcela „v souladu s nabídkou“, může být přesto považováno za „přiměřené využití“.

277 Samotná existence takové posuzovací pravomoci, kterou má Komise při rozhodování o nabytých právech, má přitom v zásadě za následek, že přiznání těchto práv je pro subjekt vstupující na trh méně předvídatelné, než kdyby byla použitelná ustanovení týkající se „zneužití“. To platí v projednávaném

případě tím spíše, že konečné závazky neobsahují jasné a přesné prvky, ve vztahu k nimž by měla být tato posuzovací pravomoc vykonávána, s výjimkou ustanovení týkajících se „zneužití“, která by podle žalobkyně neměla být zohledněna.

278 Z výše uvedeného vyplývá, že výklad Komise, podle kterého musí být pojem „přiměřené využití“ chápán jako neexistence „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, je v souladu s cílem dotčených ustanovení.

279 Pokud jde zatřetí o výklad s ohledem na kontext konečných závazků, je třeba zaprvé uvést, že v bodě 124 výše bylo uvedeno, že uvedené závazky musí být vykládány s ohledem na nařízení o letištních časech.

280 V tomto ohledu je nesporné, že využití letištních časů vedlejší účastnicí řízení během období užívání splňovalo požadavky stanovené v čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení o letištních časech za účelem zachování letištních časů.

281 Skutečnost, že využití letištních časů bylo v souladu s ustanoveními čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení o letištních časech, zajisté nutně neznamená, že musí být považováno za „přiměřené využití“ ve smyslu ustanovení 1.10 konečných závazků. Jak totiž uvádí žalobkyně, cíl sledovaný ustanoveními čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení o letištních časech sleduje vlastní cíl, který nelze zaměňovat s cílem sledovaným přiznáním nabytých práv.

282 Výklad zastávaný žalobkyní se přitom odchyluje od relevantních ustanovení unijní právní úpravy v této oblasti.

283 Vzhledem k tomu, že ustanovení čl. 10 odst. 2 a 3 nařízení o letištních časech představují v Unii referenční právní rámec, bylo by možné očekávat, že pokud by se podmínky pro přiznání nabytých práv od tohoto rámce odchýlily, vyplývalo by to jasně ze znění konečných závazků. Jak přitom vyplývá z výše provedeného přezkumu, v projednávané věci tomu tak není. Výklad zastávaný žalobkyní je totiž v podstatě založen na spojení „v souladu s nabídkou“ obsaženém v ustanovení 1.9 konečných závazků, které představuje, jak je konstatováno v bodě 200 výše, pouze „drobnou jazykovou odchylku“.

284 Zadruhé žalobkyně zdůrazňuje rozsah nedostatečného využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení, který je podle ní bezprecedentní, aby tvrdila, že je nemyslitelné, aby si vedlejší účastnice řízení mohla s ohledem na toto neodůvodněné nedostatečné využití nárokovat přiznání nabytých práv.

285 Kromě toho žalobkyně tvrdí, že podle jejích výpočtů, a pokud by byl výklad Komise správný, mohla vedlejší účastnice řízení využívat letištní časy pouze na 65 % a i tak si nárokovat přiznání nabytých práv, což by ohrozilo cíle konečných závazků, a tak dokládalo, že výklad přijatý Komisí je nesprávný.

286 V tomto ohledu z tabulek poskytnutých žalobkyní v bodě 42 žaloby vyplývá, že nedostatečné využití během období užívání je zejména způsobeno tím, že vedlejší účastnice řízení vrátila před uplynutím lhůty k vrácení 389 letištních časů koordinátorovi, zatímco z důvodu zrušení letů nebylo využito pouze 81 letištních časů.

287 Kromě toho z těchto tabulek vyplývá, že využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení, kromě vrácených letištních časů, dosahovalo během období užívání úrovně mezi 92 % a 100 %.

288 Z toho vyplývá, že rozsah nedostatečného využití, na které poukazuje žalobkyně, vyplývá zejména ze skutečnosti, že vedlejší účastnice řízení využila možnosti, kterou přiznává čl. 10 odst. 3 nařízení o letištních časech, vrátit letištní časy koordinátorovi před uplynutím lhůty pro jejich vrácení, což mělo za následek, že vrácené letištní časy nebyly podle pravidla stanoveného v čl. 10 odst. 2 uvedeného nařízení zohledněny při výpočtu míry využití 80 %.

289 Otázka, zda odkaz obsažený v ustanovení 1.13 konečných závazků na zásadu „využitých nebo ztracených letištních časů“, která je uvedena v čl. 10 odst. 2 nařízení o letištních časech, musí být vykládán tak, že odkazuje rovněž implicitně na čl. 10 odst. 3 uvedeného nařízení, přitom v projednávané věci nevyvstává.

290 Žalobkyně totiž před Tribunálem nezpochybňuje napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž používá čl. 10 odst. 3 nařízení o letištních časech, aby ve svém bodě 83 dospělo k závěru, že vrácené letištní časy nelze zohlednit pro účely uplatnění zásady „využitých nebo ztracených letištních časů“ a prahové hodnoty 80 % vyplývající z čl. 10 odst. 2 téhož nařízení. Žalobkyně v bodě 7 repliky výslovně uznala, že vedlejší účastnice řízení se nedopustila „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků.

291 V každém případě je argument žalobkyně vycházející ze skutečnosti, že i využití letištních časů ve výši pouze 65 % by vedlejší účastnici řízení umožnilo získat nabytá práva, hypotetický. Z tabulek poskytnutých žalobkyní totiž vyplývá, že míra využití letištních časů vedlejší účastnicí řízení se i při zohlednění jak vrácených letištních časů, tak letištních časů nevyužitých z důvodu zrušení letů pohybovala mezi 76,4 % a 81 % během šesti sezón IATA. Za těchto podmínek přitom nelze na rozdíl od toho, co uvádí žalobkyně, tvrdit, že cíle konečných závazků byly ohroženy.

292 S ohledem na výše uvedené je výklad použitý v napadeném rozhodnutí, podle kterého je třeba pojem „přiměřené využití“ chápat jako neexistenci „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, podpořen cílem dotčených ustanovení a jejich kontextem.

Závěry Tribunálu

293 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že výklad Komise v napadeném rozhodnutí, podle kterého je třeba pojem „přiměřené využití“ uvedený v ustanovení 1.9 konečných závazků vykládat tak, že se týká neexistence „zneužití“ (misuse) ve smyslu ustanovení 1.13 uvedených závazků, není stižen pochybením a je podpořen jak doslovným a systematickým výkladem dotčených ustanovení, tak výkladem zohledňujícím formulář RM, jakož i cíl dotčených ustanovení a jejich kontext.

294 V rozsahu, v němž žalobkyně nezpochybňuje závěr učiněný v bodech 77, 86 a 90 napadeného rozhodnutí, podle kterého využívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení nepředstavuje „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, je třeba dospět k závěru, že se Komise nedopustila pochybení, když vedlejší účastnici řízení přiznala nabytá práva, takže žalobu je třeba zamítnout.

295 Za těchto okolností argumenty žalobkyně, které nebyly projednány v rámci výše provedeného přezkumu a které zpochybňují úvahy Komise uvedené v bodech 58 až 65 napadeného rozhodnutí, kterými Komise odmítá výklad zastávaný žalobkyní, směřují proti doplňujícímu odůvodnění uvedeného rozhodnutí, a jsou tedy irelevantní. Není tedy třeba zkoumat jejich opodstatněnost.

296 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že první žalobní důvod je třeba zamítnout.

K druhému žalobnímu důvodu

297 V rámci druhého žalobního důvodu, který je rozdělen na čtyři části, žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila všechny skutečnosti relevantní pro přiznání nabytých práv. V tomto ohledu vytýká Komisi, že neposoudila rentabilitu služeb poskytnutých vedlejší účastnicí řízení ve vztahu k hodnotě přidělených letištních časů (první část), vliv skutečnosti, že vedlejší účastnice řízení nepožádala o uzavření zvláštní tarifní dohody o poměrném rozdělení (druhá část), míru nevyužívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení ve vztahu k jiným věcem v Unii týkající se závazků předložených leteckými společnostmi (třetí část) a nárůst efektivnosti prokázaný žalobkyní (čtvrtá část).

298 Komise má za to, že druhý žalobní důvod je irelevantní.

299 V tomto ohledu je třeba uvést, že z bodu 148 žaloby vyplývá, že žalobkyně „uplatňuje tento doplňující nebo podpůrný žalobní důvod na podporu zrušení napadeného rozhodnutí, zejména pokud má Tribunál za to, že je nezbytné zohlednit zvláštní jednání [vedlejší účastnice řízení] pro posouzení ‚přiměřeného využití', včetně podmínek, které musí [vedlejší účastnice] splnit, aby jí Komise přiznala nabytá práva".

300 Kromě toho z bodu 7 repliky vyplývá, že žalobkyně výslovně uznává, že vedlejší účastnice řízení „nezneužila" letištních časy ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, a „potvrzuje, že je třeba její žalobu zamítnout, pokud by se měl Tribunál domnívat, že Komise měla důvodně za to, že jediná analýza, která byla nutná pro schválení nabytých práv, spočívala v ověření, zda se [vedlejší účastnice řízení] nedopustila ‚zneužití' ve smyslu ustanovení 1.13 [konečných] závazků".

301 Vzhledem k tomu, že podle přezkumu provedeného v rámci prvního žalobního důvodu je třeba pojem „přiměřené využití" vykládat tak, že se týká neexistence „zneužití" ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků, není nutné zkoumat opodstatněnost skutečností uplatněných na podporu druhého žalobního důvodu.

302 Kromě toho posouzení různých skutečností dovolávaných žalobkyní v rámci jejího druhého žalobního důvodu, a sice rentability služeb poskytnutých vedlejší účastnicí řízení ve vztahu k hodnotě přidělených letištních časů, dopadu skutečnosti, že vedlejší účastnice nepožádala o uzavření zvláštní tarifní dohody o poměrném rozdělení, míry nevyužívání letištních časů vedlejší účastnicí řízení ve vztahu k jiným věcem v Unii, které se týkají závazků předložených leteckými společnostmi, a konečně nárůstu efektivnosti prokázaného žalobkyní, je pro účely posouzení existence „zneužití" ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků irelevantní.

303 Z výše uvedeného vyplývá, že druhý žalobní důvod musí být zamítnut.

K třetímu bodu návrhových žádání žalobkyně

304 Žalobkyně v žalobě navrhuje, aby Tribunál přijal „jakékoliv jiné rozhodnutí vhodné s ohledem na okolnosti projednávané věci".

305 Kromě toho žalobkyně navrhuje, aby byla Komise vyzvána k předložení několika dokumentů.

306 Následně žalobkyně vzala zpět část své žádosti o předložení dokumentů, přičemž trvala na části týkající se formální nabídky vedlejší účastnice řízení ze dne 9. října 2014, která se týkala opravných letištních časů, části týkající se zprávy zmocněnce ze dne 23. října 2014, v níž byla posouzena formální nabídka vedlejší účastnice řízení týkající se opravných letištních časů, důvěrné verze rozhodnutí o přidělení letištních časů a důvěrných verzí zpráv o souladu ukončení sezóny vypracované zmocněncem za šest sezón odpovídajících období užívání, včetně zprávy zmocněnce o nabytých právech.

307 Vedlejší účastnice řízení předložila ve spisu vedlejšího účastníka podnikatelský plán, který byl součástí její nabídky. V rozsahu, v němž žalobkyně ve svých připomínkách k tomuto vyjádření neopakuje svou žádost o předložení celé nabídky, ale konstatuje, že vedlejší účastnice řízení „předložila nabídku a obchodní plán", je třeba mít za to, že žalobkyně upustila od žádosti o předložení nabídky vedlejší účastnice řízení.

308 Organizačním procesním opatřením Tribunál požádal Komisi, aby předložila dokumenty, které žalobkyně ještě požadovala, s výjimkou „důvěrných verzí zpráv o souladu ukončení sezóny vypracovaných zmocněncem za šest sezón odpovídajících období užívání".

309 Pokud jde totiž o posledně uvedené dokumenty, je třeba připomenout, že je věcí Tribunálu, aby posoudil užitečnost organizačních procesních opatření a důkazních opatření (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. března 2015, Deutsche Börse v. Komise, T-175/12, nezveřejněný, EU:T:2015:148, bod 417 a citovaná judikatura).

310 Přitom vzhledem k tomu, že z provedeného přezkumu vyplývá, že pro účely přiznání nabytých práv je třeba posoudit, zda využití letištních časů vedlejší účastnicí řízení nepředstavuje „zneužití“ ve smyslu ustanovení 1.13 konečných závazků a že je mezi účastnicemi řízení nesporné, že tomu tak není, předložení „zpráv o souladu ukončení sezóny vypracovaných zmocněncem“ není pro řešení sporu užitečné.

311 Vzhledem k tomu, že se třetí bod návrhových žádání vztahuje k organizačním procesním opatřením nařízeným Tribunálem, je tak třeba jej zamítnout.

312 Pokud by měl být třetí bod návrhových žádání naopak vykládán jako návrh směřující k tomu, aby Tribunál uložil Komisi soudní příkazy, musel by být prohlášen za nepřípustný. V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury soudu Unie nepřísluší, aby ukládal unijním orgánům soudní příkazy, nebo aby v rámci přezkumu legality uvedené orgány nahrazoval. Dotčenému orgánu přísluší na základě článku 266 SFEU přijmout opatření ke splnění povinností vyplývajících z rozsudku vydaného v rámci žaloby na neplatnost (viz rozsudek ze dne 10. listopadu 2017, Icap a další v. Komise, T-180/15, EU:T:2017:795, bod 35 a citovaná judikatura).

313 Ze všeho výše uvedeného plyne, že je třeba žalobu zamítnout v plném rozsahu.

K nákladům řízení

314 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Podle čl. 138 odst. 3 jednacího řádu může Tribunál rozhodnout, že vedlejší účastník řízení ponese vlastní náklady řízení.

315 Vzhledem k tomu, že vedlejší účastnice řízení nepožadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí, zatímco vedlejší účastnice řízení ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (první rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Společnost American Airlines, Inc. ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou Komisí.

3) Společnost Delta Air Lines, Inc. ponese vlastní náklady řízení.

Kanninen Jaeger Półtorak

Porchia Stancu

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 16. prosince 2020.

Podpisy.

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu 1

Rozhodnutí povolit fúzi a závazky 2

Konečné závazky 6

Napadené rozhodnutí 9

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení 11

Právní otázky 12

K prvnímu žalobnímu důvodu 12

K doslovnému výkladu dotčených ustanovení 13

K zásadám výkladu výrazu „v souladu s nabídkou“ 15

K výkladu dotčených ustanovení s ohledem na údaje obsažené ve formuláři RM 16

K systematickému výkladu dotčených ustanovení 23

K výkladu dotčených ustanovení s přihlédnutím k jejich cíli a kontextu 27

Závěry Tribunálu 31

K druhému žalobnímu důvodu 31

K třetímu bodu návrhových žádání žalobkyně 32

K nákladům řízení 33