Rättsfallssamlingen

TRIBUNALENS DOM (första avdelningen i utökad sammansättning)

den 16 december 2020*

”Konkurrens – Företagskoncentrationer – Lufttrafikmarknaden – Beslut om att förklara en koncentration förenlig med den inre marknaden och EES-avtalet – Åtaganden – Beslut om beviljande av hävdvunna rättigheter – Felaktig rättstillämpning – Begreppet lämplig användning”

I mål T-430/18,

American Airlines, Inc., Fort Worth, Texas (Förenta staterna), företrätt av J.-P. Poitras, solicitor, samt advokaterna J. Ruiz Calzado och J. Wileur,

sökande,

mot

Europeiska kommissionen, företrädd av T. Franchoo, H. Leupold och L. Wildpanner, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Delta Air Lines, Inc., Wilmington, Delaware (Förenta staterna), företrätt av M. Demetriou, QC, samt advokaterna C. Angeli och I. Giles,

intervenient,

angående en talan enligt artikel 263 FEUF om ogiltigförklaring av kommissionens beslut C(2018) 2788 final av den 30 april 2018 om beviljande av hävdvunna rättigheter till Delta Air Lines (ärende M.6607 – US Airways/American Airlines),

meddelar

TRIBUNALEN (första avdelningen i utökad sammansättning)

sammansatt av ordföranden H. Kanninen samt domarna M. Jaeger (referent), N. Półtorak, O. Porchia och M. Stancu,

justitiesekreterare: E. Coulon,

följande

* Rättegångsspråk: engelska.

Dom

Bakgrund till tvisten

Beslutet om godkännande av fusionen och åtagandena

1 Den 18 juni 2013 ingav US Airways Group, Inc. (nedan kallat US Airways) och AMR Corporation (nedan tillsammans kallade parterna i fusionen), varav den sistnämnda är moderbolag till sökanden, American Airlines, Inc., en anmälan till Europeiska kommissionen om att de hade för avsikt att genomföra en fusion.

2 Kommissionen ansåg att fusionen föranledde allvarliga tvivel om dess förenlighet med den inre marknaden vad gällde en långdistanslinje, nämligen flyglinjen London–Philadelphia, vilken berörde flygplatserna London Heathrow (Förenade kungariket) och Philadelphia International Airport (Förenta staterna).

3 För att bemöta de allvarliga tvivel som kommissionen hade uttryckt rörande fusionen föreslog parterna i fusionen vissa åtaganden.

4 Den 10 juli 2013 ingav parterna i fusionen således ett första förslag till åtaganden (nedan kallat förslaget till åtaganden av den 10 juli 2013).

5 I det e-postmeddelande som åtföljde förslaget till åtaganden angav parternas ombud att förslaget grundade sig på nyligen gjorda åtaganden, inbegripet åtagandena i ärende COMP/M.6447 – IAG/bmi (nedan kallat ärendet IAG/bmi), vilket hade föranlett kommissionens beslut C(2012) 2320 av den 30 mars 2012 (EUT C 161, 2012, s. 2), och ärende COMP/AT.39595 – A++ (nedan kallat ärendet A++), vilket hade föranlett kommissionens beslut C(2013) 2836 av den 23 maj 2013 (EUT C 201, 2013, s. 8).

6 I klausul 1.2.6 i åtagandena i ärendet A++ angavs följande:

”De ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller vid utgången av förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider ska endast användas för att tillhandahålla den lufttrafik som föreslagits i anbudet i enlighet med klausul 1.3.9, för vilken det potentiella nytillträdande flygbolaget har ansökt om ankomst- och avgångstiderna, och får inte användas på någon annan flyglinje.”

7 I klausul 1.11 i förslaget till åtaganden av den 10 juli 2013 angavs följande:

”De ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller inom ramen för förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider ska endast användas för att tillhandahålla den konkurrerande lufttrafik som föreslagits i anbudet i enlighet med klausul 1.24, för vilken det potentiella nytillträdande flygbolaget har ansökt om ankomst- och avgångstiderna, och får inte användas på någon annan flyglinje.”

8 Den 12 juli 2013 avslog kommissionen förslaget till åtaganden av den 10 juli 2013 och insisterade bland annat på att hävdvunna rättigheter måste infogas i nämnda åtaganden.

9 Den 14 juli 2013 ingav parterna i fusionen ändrade åtaganden, dock utan att hävdvunna rättigheter hade infogats i dem, eftersom de ansåg att det inte var lämpligt i förevarande fall (nedan kallat förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013).

10 I klausul 1.11 i förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013 angavs följande:

”De ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller inom ramen för förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider ska endast användas för att tillhandahålla konkurrerande lufttrafik i enlighet med klausul 1.23 och får inte användas på någon annan flyglinje än LHR–PHL.”

11 Förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013 åtföljdes av en version som innehöll spårade ändringar (*track changes*), som visade de ändringar som hade gjorts jämfört med förslaget till åtaganden av den 10 juli 2013.

12 Den 15 juli 2013 avslog kommissionen ännu en gång de åtaganden som parterna i fusionen hade föreslagit och krävde att hävdvunna rättigheter ”av det slag” som hade föreslagits i ärendet IAG/bmi skulle infogas. Kommissionen ansåg att infogandet av hävdvunna rättigheter var nödvändigt för att undanröja alla de allvarliga tvivel som koncentrationen föranledde.

13 Den relevanta delen av åtagandena i ärendet IAG/bmi hade följande lydelse:

”1.3 Hävdvunna rättigheter till ankomst- och avgångstider

1.3.1 Som en allmän regel ska de ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller av IAG vid utgången av förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider endast användas för att tillhandahålla konkurrerande lufttrafik mellan det berörda stadspar avseende vilket det potentiella nytillträdande flygbolaget har ingett sin ansökan till IAG inom ramen för förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider. Dessa ankomst- och avgångstider får användas mellan ett annat stadspar endast om det potentiella nytillträdande flygbolaget under ett antal hela på varandra följande IATA-säsonger har tillhandahållit lufttrafik mellan det berörda stadspar för vilket ankomst- och avgångstiderna har överförts (’**nyttjandeperiod**’).

1.3.2 Det potentiella nytillträdande flygbolaget anses ha hävdvunna rättigheter till de erhållna ankomst- och avgångstiderna när dessa har varit föremål för lämplig användning med avseende på det berörda stadsparet under nyttjandeperioden. När nyttjandeperioden har löpt ut har det potentiella nytillträdande flygbolaget rätt att använda de ankomst- och avgångstider som erhållits på basen av dessa åtaganden uteslutande för kortdistansflygningar mellan vilket stadspar som helst inom EU eller för långdistansflygningar mellan angivna stadspar (’**hävdvunna rättigheter**’).

1.3.3 För hävdvunna rättigheter krävs godkännande av kommissionen, som ska rådgöra med den oberoende förvaltaren …”

14 Under samma rubrik, ”Hävdvunna rättigheter till ankomst- och avgångstider”, i åtagandena i ärendet IAG/bmi ingick även klausul 1.3.5 om missbruk.

15 Eftersom fristen för det formella ingivandet av åtagandena löpte ut den 17 juli 2013, ingav parterna i fusionen den 16 juli 2013 reviderade åtaganden, vilka bland annat innehöll hävdvunna rättigheter (nedan kallat förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013). Den handling som lämnades in till kommissionen innehöll även en jämförande version, som visade de ändringar som hade gjorts jämfört med förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013.

16 I det e-postmeddelande som åtföljde förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013 angavs beträffande de hävdvunna rättigheter som hade infogats i de föreslagna åtagandena endast att de hade infogats ”i enlighet med begäran” från kommissionen.

17 I förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013 infogades för första gången klausulerna 1.9–1.11. De hade följande lydelse:

”1.9 Som en allmän regel ska de ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller vid utgången av förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider endast användas för att tillhandahålla konkurrerande lufttrafik mellan flygplatsparet. Dessa ankomst- och avgångstider får användas mellan ett annat stadspar endast om det potentiella nytillträdande flygbolaget under ett antal hela på varandra följande IATA-säsonger har tillhandahållit lufttrafik utan mellanlandning mellan flygplatsparet i enlighet med anbudet, vilket har lämnats in i enlighet med klausul 1.24 (’**nyttjandeperiod**’).

1.10 Det potentiella nytillträdande flygbolaget anses ha hävdvunna rättigheter till de erhållna ankomst- och avgångstiderna, när ankomst- och avgångstiderna har varit föremål för lämplig användning med avseende på flygplatsparet under nyttjandeperioden. När nyttjandeperioden har löpt ut har det potentiella nytillträdande flygbolaget rätt att använda de ankomst- och avgångstider som erhållits på basen av dessa åtaganden för vilket stadspar som helst (’**hävdvunna rättigheter**’).

1.11 För hävdvunna rättigheter krävs godkännande av kommissionen, som ska rådgöra med den oberoende förvaltaren vid utgången av nyttjandeperioden …”

18 Den 18 juli 2013 lämnade parterna i fusionen in ett RM-formulär till kommissionen avseende förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013 (nedan kallat RM-formuläret av den 18 juli 2013).

19 I RM-formuläret, vars innehåll preciseras i bilaga IV till kommissionens förordning (EG) nr 802/2004 av den 21 april 2004 om tillämpning av rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer (EUT L 133, 2004, s. 1, rättelse EUT L 172, 2004, s. 9) (nedan kallad tillämpningsförordningen), ska företagen ange vilka uppgifter och handlingar som de lämnar in när de föreslår åtaganden i enlighet med artikel 6.2 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (EUT L 24, 2004, s. 1) (nedan kallad koncentrationsförordningen).

20 Efter att ha samrått med marknadsaktörerna genomförde parterna i fusionen ännu en skriftväxling med kommissionen om förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013 och gjorde vissa ändringar i det.

21 Den 25 juli 2013 lämnade parterna i fusionen in sina slutliga åtaganden till kommissionen (nedan kallade de slutliga åtagandena) och den 30 juli 2013 lämnade de även in RM-formuläret avseende åtagandena (nedan kallat RM-formuläret av den 30 juli 2013).

22 Klausulerna 1.9–1.11 i de slutliga åtagandena har samma lydelse som i förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013, såsom den återges i punkt 17 ovan.

23 I avsnitt 1.1.1 i) i RM-formuläret av den 30 juli 2013 anges bland annat följande:

”Åtagandet avseende ankomst- och avgångstider grundar sig huvudsakligen på kommissionens praxis i de senaste ärendena avseende fusioner mellan flygbolag, såsom [ärendet] IAG/bmi. För att göra den korrigerande åtgärden mer attraktiv innehåller de föreslagna åtagandena bestämmelser om hävdvunna rättigheter till de ankomst- och avgångstider som [parterna i fusionen] frigör när det nytillträdande flygbolaget väl har tillhandahållit lufttrafik utan mellanlandning mellan flygplatsparet under sex på varandra följande säsonger.”

24 I avsnitt 3, med rubriken ”Avvikelse från mallarna”, i RM-formuläret av den 30 juli 2013 förväntades parterna i fusionen påpeka alla eventuella avvikelser i åtagandena från de gällande mallar för åtaganden som kommissionens avdelningar har offentliggjort (i deras lydelse enligt senaste översyn), och redogöra för skälen till avvikelserna.

25 I avsnitt 3 i RM-formuläret av den 30 juli 2013 angav parterna i fusionen följande:

”De åtagande som [parterna i fusionen] föreslår avviker från lydelsen i de mallar för åtaganden som kommissionens avdelningar har offentliggjort, i den mån det är nödvändigt för att uppfylla de specifika krav som gäller för en strukturell korrigerande åtgärd i det särskilda sammanhanget för lufttrafik.

Som det har angetts under de föregående diskussionerna grundar sig de föreslagna åtagandena på åtaganden som kommissionen har godtagit i andra ärenden avseende koncentrationer mellan flygbolag. De grundar sig särskilt till största delen på de åtaganden som föreslogs i [ärendet] IAG/bmi.

För att underlätta bedömningen av de föreslagna åtagandena anger [parterna i fusionen] nedan på vilka punkter de föreslagna åtagandena skiljer sig från de åtaganden som har godtagits i [ärendet] IAG/bmi. Dessa punkter inkluderar inte mindre språkliga ändringar eller klargöranden som krävs på grund av de särskilda omständigheterna i förevarande fall, särskilt i avsnittet avseende definitioner.”

26 Vad gäller bestämmelserna om hävdvunna rättigheter påpekas i RM-formuläret av den 30 juli 2013 inga avvikelser jämfört med de åtaganden som hade godtagits i ärendet IAG/bmi.

27 De avsnitt i RM-formuläret av den 30 juli 2013 som återges i punkt 25 ovan motsvarar för övrigt RM-formuläret av den 18 juli 2013, med den enda skillnaden att det i avsnitt 1.1.1 i) i RM-formuläret av den 18 juli 2013 hänvisades till ”åtta” på varandra följande säsonger i stället för ”sex”.

28 Genom beslut C(2013) 5232 final av den 5 augusti 2013 (ärende COMP/M.6607 – US Airways/American Airlines) (EUT C 279, 2013, s. 6), vilket antogs i enlighet med artikel 6.1 b i koncentrationsförordningen, jämförd med artikel 6.2 i samma förordning, förklarade kommissionen att fusionen var förenlig med den inre marknaden, förutsatt att vissa villkor och skyldigheter iakttogs (nedan kallat godkännandebeslutet).

29 I punkt 160 i godkännandebeslutet sammanfattas innehållet i de slutliga åtagandena avseende hävdvunna rättigheter på följande sätt:

”Som en allmän regel ska de ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller i enlighet med de slutliga åtagandena användas för att tillhandahålla reguljär passagerartrafik utan mellanlandning mellan flygplatsparet London Heathrow–Philadelphia och får inte användas för något annat stadspar, utom om det potentiella nytillträdande flygbolaget har tillhandahållit denna lufttrafik under nyttjandeperioden (sex på varandra följande IATA-säsonger). När nyttjandeperioden väl har löpt ut har det potentiella nytillträdande flygbolaget rätt att använda ankomst- och avgångstiderna för vilket stadspar som helst (’hävdvunna rättigheter’). För beviljande av hävdvunna rättigheter krävs emellertid godkännande av kommissionen, som ska rådgöra med den oberoende förvaltaren.”

30 Inom ramen för sin bedömning av åtagandena, i punkterna 176, 178–181, 186 och 197–199 i godkännandebeslutet, konstaterade kommissionen följande:

”(176) Enligt praxis från Europeiska unionens domstolar måste åtagandena kunna undanröja de konstaterade konkurrensproblemen och garantera konkurrenskraftiga marknadsstrukturer. I motsats till de åtaganden som görs under den andra fasen syftar de åtaganden som föreslås under den första fasen inte till att hindra att en effektiv konkurrens påtagligt hämmas, utan snarare till att klart skingra alla allvarliga tvivel i detta hänseende. Kommissionen har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning vid bedömningen av huruvida de korrigerande åtgärderna utgör en direkt och tillräcklig åtgärd som kan skingra dessa tvivel.

(178) Enligt kommissionens bedömning skingrar de slutliga åtagandena alla de allvarliga tvivel som identifierats under förfarandet. Kommissionen konstaterar följaktligen att de slutliga åtaganden som gjorts av parterna är tillräckliga för att undanröja de allvarliga tvivlen beträffande fusionens förenlighet med den inre marknaden.

(179) I ärenden som avser flygbolag kan kommissionen godta åtaganden för frigörande av ankomst- och avgångstider när det står tillräckligt klart att nya konkurrenter faktiskt kommer att ta sig in på marknaden, vilket undanröjer alla betydande hinder för en effektiv konkurrens …

(180) Åtagandet avseende ankomst- och avgångstider grundar sig på den omständigheten att tillgången till ankomst- och avgångstider på London Heathrow är det huvudsakliga hindret för nya aktörer på den flyglinje avseende vilken allvarliga tvivel har identifierats. Åtagandet har således utformats för att undanröja (eller åtminstone avsevärt minska) detta hinder och möjliggöra ett tillräckligt, snabbt och sannolikt inträde av en ny aktör på flyglinjen London Heathrow–Philadelphia.

(181) Det är också viktigt att påpeka att ankomst- och avgångstiderna på London Heathrow i sig är mycket värdefulla, vilket gör åtagandet avseende ankomst- och avgångstider mycket attraktivt för aktörer som vill ta sig in på marknaden. I åtagandepaketet förstärks ankomst- och avgångstidernas inneboende attraktionskraft av möjligheten att förvärva hävdvunna rättigheter efter sex IATA-säsonger.

(186) Mot bakgrund av det ovan anförda och övrig tillgänglig bevisning, särskilt det intresse och de indikationer för ett sannolikt och snabbt inträde som framgick vid samrådet med marknadsaktörerna, konstaterar kommissionen att åtagandet avseende ankomst- och avgångstider är en nyckelfaktor för ett sannolikt och snabbt inträde av en ny aktör på flyglinjen London–Philadelphia. Omfattningen av inträdet på denna flyglinje räcker för att skingra de allvarliga tvivel som har identifierats på denna marknad (i samtliga möjliga passagerarsegment).

(197) Enligt artikel 6.2 andra stycket i koncentrationsförordningen får kommissionen förena sitt beslut med villkor och åligganden i syfte att säkerställa att de berörda företagen fullgör de åtaganden som de har gjort gentemot kommissionen för att göra koncentrationen förenlig med den inre marknaden.

(198) … När ett villkor inte uppfylls, är [godkännande]beslutet inte längre giltigt. Om de berörda företagen åsidosätter en skyldighet, kan kommissionen återkalla godkännandebeslutet i enlighet med artikel 8.6 i koncentrationsförordningen …

(199) … villkoras beslutet i förevarande ärende av att de krav som anges i avsnitten 1, 2, 3 och 4 i de slutliga åtagandena (villkor) uppfylls fullständigt, medan övriga avsnitt i de slutliga åtagandena utgör skyldigheter för parterna.”

31 I punkt 200 i godkännandebeslutet anges att de slutliga åtagandena är bifogade beslutet och utgör en oskiljaktig del av det.

32 I punkt 201 i godkännandebeslutet angav kommissionen avslutningsvis att den till följd av ändringarna i de slutliga åtagandena hade beslutat att förklara den anmälda transaktionen förenlig med den inre marknaden ”under förutsättning att de villkor och skyldigheter som anges i de slutliga åtaganden som är bifogade detta beslut uppfylls fullständigt”.

De slutliga åtagandena

33 I första stycket i de slutliga åtaganden som är bifogade godkännandebeslutet påpekade parterna i fusionen att de gick med på de slutliga åtagandena för att kommissionen skulle ha möjlighet att förklara fusionen förenlig med den inre marknaden.

34 I tredje stycket i de slutliga åtagandena anges följande:

”Denna text ska tolkas mot bakgrund av [godkännande]beslutet, i den mån åtagandena utgör villkor och skyldigheter som är bifogade nämnda beslut, inom den allmänna ram som utgörs av unionsrätten, särskilt mot bakgrund av koncentrationsförordningen och med beaktande av kommissionens tillkännagivande om korrigerande åtgärder som kan godtas enligt [koncentrationsförordningen] och [tillämpningsförordningen].”

35 I de slutliga åtagandena definieras inledningsvis följande begrepp:

– Begreppet ”hävdvunna rättigheter” definieras genom hänvisning till klausul 1.10.

– Begreppet ”missbruk” definieras genom hänvisning till klausul 1.13.

– Begreppet ”nyttjandeperiod” definieras genom hänvisning till klausul 1.9, med preciseringen att denna period ska vara sex på varandra följande säsonger i den mening som avses enligt Internationella lufttransportorganisationen (IATA) (nedan kallade IATA-säsonger).

36 Begreppet ”lämplig användning” definieras däremot inte i de slutliga åtagandena.

37 Klausul 1.6 i de slutliga åtagandena har följande lydelse:

”Utan att det påverkar förevarande åtaganden är parterna inte skyldiga att fullgöra ett avtal som syftar till att ställa ankomst- och avgångstider till det potentiella nytillträdande flygbolagets förfogande, om

…

b) det konstateras att det potentiella nytillträdande flygbolaget har gjort sig skyldigt till missbruk (enligt klausul 1.13 nedan).”

38 I klausulerna 1.9–1.11 i de slutliga åtagandena anges följande:

”1.9 Som en allmän regel ska de ankomst- och avgångstider som det potentiella nytillträdande flygbolaget erhåller vid utgången av förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider endast användas för att tillhandahålla konkurrerande lufttrafik mellan flygplatsparet. Dessa ankomst- och avgångstider får användas mellan ett annat stadspar endast om det potentiella nytillträdande flygbolaget under ett antal hela på varandra följande IATA-säsonger har tillhandahållit lufttrafik utan mellanlandning mellan flygplatsparet i enlighet med anbudet, vilket har lämnats in i enlighet med klausul 1.24 (’**nyttjandeperiod**’).

1.10 Det potentiella nytillträdande flygbolaget anses ha hävdvunna rättigheter till de erhållna ankomst- och avgångstiderna, när ankomst- och avgångstiderna har varit föremål för lämplig användning med avseende på flygplatsparet under nyttjandeperioden. När nyttjandeperioden har löpt ut har det potentiella nytillträdande flygbolaget rätt att använda de ankomst- och avgångstider som erhållits på basen av dessa åtaganden för vilket stadspar som helst (’**hävdvunna rättigheter**’).

1.11 För hävdvunna rättigheter krävs godkännande av kommissionen, som ska rådgöra med den oberoende förvaltaren vid utgången av nyttjandeperioden …”

39 I klausul 1.13 i de slutliga åtagandena anges följande:

”Missbruk anses ha förekommit under nyttjandeperioden, om ett potentiellt nytillträdande flygbolag som erhållit ankomst- och avgångstider som frigjorts av parterna beslutar

…

b) att tillhandahålla ett mindre antal flygningar än det som bolaget åtagit sig i det anbud som lämnats in i enlighet med klausul 1.24 eller att upphöra med lufttrafiken mellan flygplatsparet, förutom om beslutet är förenligt med principen 'använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den' i artikel 10.2 i förordning [(EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 1993, s. 1)] (eller ett eventuellt tillfälligt upphävande av denna princip),

…."

40 I klausul 1.14 i de slutliga åtagandena anges följande:

"Om parterna eller det potentiella nytillträdande flygbolag som har erhållit ankomst- och avgångstider i enlighet med förfarandet för frigörande av ankomst- och avgångstider får kännedom om eller har skäl att misstänka att det potentiella nytillträdande flygbolaget gjort sig skyldigt till missbruk, ska de omedelbart underrätta den andre och den oberoende förvaltaren. Det potentiella nytillträdande flygbolaget har efter denna anmälan 30 dagar på sig för att upphöra med det faktiska eller potentiella missbruket. Om missbruket inte upphör kan parterna häva avtalet om frigörande av ankomst- och avgångstider och ankomst- och avgångstiderna återlämnas till parterna, varvid parterna, om inte annat följer av denna klausul, är fortsatt bundna av åtagandet att ställa ankomst- och avgångstiderna till förfogande för ett annat potentiellt nytillträdande flygbolag i enlighet med klausul 1.1. I de fall som anges i klausul 1.13 a och b ska parterna anstränga sig för att omgruppera ankomst- och avgångstiderna i syfte att behålla den tidigare rangordningen av aktörer. Om parterna trots sina ansträngningar inte kan behålla den tidigare rangordningen för dessa ankomst- och avgångstider, eller i fall av missbruk enligt klausul 1.13 c, d eller e, ska det potentiella nytillträdande flygbolaget utge skälig ersättning till parterna såsom det föreskrivs i avtalet om frigörande av ankomst- och avgångstider i enlighet med klausul 1.15 …"

41 I klausul 1.24 i de slutliga åtagandena anges följande:

"1.24 Innan fristen för att inge ansökningar om tilldelning av ankomst- och avgångstider löper ut ska varje sökande aktör även inge sitt formella anbud för tilldelning av ankomst- och avgångstider till den oberoende förvaltaren. Det formella anbudet ska åtminstone innehålla följande:

a) De huvudsakliga villkoren (det vill säga tidsplanering för ankomst- och avgångstiderna, antal flygningar och antal IATA-säsonger då lufttrafik kommer att tillhandahållas (trafik året runt eller säsongstrafik)).

b) En detaljerad affärsplan. Denna plan ska innehålla en allmän presentation av bolaget, inbegripet dess historia, dess rättsliga ställning, en förteckning över och beskrivning av bolagets aktieägare och de två senaste kontrollerade årsredovisningarna. Den detaljerade affärsplanen ska innehålla information om företagets planer för tillgång till kapital, utveckling av dess nätverk, dess flygplansflotta etcetera och fullständiga uppgifter om företagets planer för flygplatsparet. I affärsplanen ska i detalj anges vilken lufttrafik som planeras för flygplatsparet under en period som täcker åtminstone två (2) på varandra följande IATA-säsonger (flygplanens storlek, säteskonfiguration, total kapacitet och kapacitet per klass, antal flygningar som ska göras, prisstruktur, tjänsteutbud, planerade tider för flygningarna) och det förväntade ekonomiska resultatet (förväntad trafik, intäkter, vinster, genomsnittligt pris per kabinklass) …"

42 I klausul 1.26 i de slutliga åtagandena anges följande:

"Efter att ha mottagit det eller de officiella anbuden ska kommissionen (efter att ha rådgjort med den oberoende förvaltaren)

a) avseende varje sökande aktör bedöma om denne är en livskraftig befintlig eller potentiell konkurrent som genom att utgöra en dynamisk och livskraftig konkurrerande kraft har kapacitet, resurser och vilja att långsiktigt tillhandahålla lufttrafik mellan flygplatsparet,

b) bedöma de formella anbuden från alla sökande aktörer som uppfyller kraven i punkt a och rangordna dessa aktörer.”

43 I klausul 1.27 i de slutliga åtagandena anges följande:

”1.27 När kommissionen genomför sin bedömning enligt klausul 1.26 ska den ge företräde åt den sökande aktör som kommer att utöva det sammantaget mest effektiva konkurrenstrycket på flygplatsparet, utan att beakta i vilket land aktören innehar licens eller var aktörens huvudkontor är beläget. Kommissionen ska därvid beakta hur stark den sökande aktörens affärsplan är och ska bland annat ge företräde åt den aktör som uppfyller ett eller flera av följande kriterier:

a) Störst kapacitet (mätt i antal säten som erbjuds på flygningarna under två (2) på varandra följande IATA-säsonger) och/eller störst totalt antal lufttrafiktjänster/flygningar.

b) Lufttrafik året runt eller enbart under IATA-sommarsäsong eller IATA-vintersäsong.

c) En prisstruktur och ett tjänsteutbud som kan utöva det mest effektiva konkurrenstrycket på flygplatsparet.

Om det, efter det att kommissionen har avslutat sin granskning, anses att flera sökande aktörer kan utöva ett lika effektivt konkurrenstryck på flygplatsparet, ska kommissionen rangordna dessa aktörer i enlighet med den rangordning som parterna tillhandahållit i enlighet med klausul 1.25.”

Det angripna beslutet

44 Den 9 oktober 2014 lämnade intervenienten, Delta Air Lines, Inc., in ett formellt anbud för tilldelning av ankomst- och avgångstider i enlighet med klausul 1.24 i de slutliga åtagandena. Enligt handlingarna i ansökan hade intervenienten för avsikt att tillhandahålla en daglig flygning mellan flygplatsparet London Heathrow och Philadelphia International Airport under sex på varandra följande IATA-säsonger från och med sommaren 2015.

45 Intervenienten var den enda som lämnade in ett anbud för tilldelning av ankomst- och avgångstider i enlighet med de slutliga åtagandena.

46 Genom beslut av den 6 november 2014 förklarade kommissionen, efter att ha bedömt intervenientens livskraft och formella anbud i enlighet med klausulerna 1.21 och 1.26 i de slutliga åtagandena, att detta bolag, för det första, var oberoende av parterna och inte hade någon koppling till dem samt hade uttömt sina egna ankomst- och avgångstider på London Heathrow i den mening som avses i klausul 1.21 i åtagandena och, för det andra, var en livskraftig potentiell konkurrent till parterna med avseende på det flygplatspar för vilket det hade ansökt om ankomst- och avgångstider i enlighet med åtagandena, som genom att utgöra en livskraftig konkurrerande kraft hade kapacitet, resurser och vilja att långsiktigt tillhandahålla lufttrafik på flyglinjen London Heathrow–Philadelphia International Airport.

47 Den 17 december 2014 lämnade sökanden och intervenienten till kommissionen in det avtal om frigörande av ankomst- och avgångstider som de båda bolagen avsåg att ingå i syfte att genomföra åtagandena avseende de ankomst- och avgångstider som intervenienten hade ansökt om för

flygplatsparet London Heathrow–Philadelphia International Airport. Genom beslut av den 19 december 2014 godkände kommissionen, i överensstämmelse med förvaltarens rapport av den 17 december 2014, avtalet om frigörande av ankomst- och avgångstider.

48 I beslutet rörande frigörandet av ankomst- och avgångstider av den 19 december 2014 föreskrivs att intervenienten ska använda sökandens ankomst- och avgångstider för att tillhandahålla lufttrafik utan mellanlandning på flyglinjen London Heathrow–Philadelphia International Airport. I beslutet föreskrivs vidare att intervenienten, efter samtycke av kommissionen, ska anses inneha hävdvunna rättigheter när ankomst- och avgångstiderna har varit föremål för lämplig användning under nyttjandeperioden och att intervenienten, när kommissionen har godkänt de hävdvunna rättigheterna, ska behålla sökandens ankomst- och avgångstider och ha rätt att använda dem för vilket stadspar som helst.

49 Intervenienten började tillhandahålla lufttrafik på flyglinjen London–Philadelphia i början av IATA-tidtabellssäsongen för sommaren 2015.

50 Den 28 september 2015 sände sökanden en skrivelse till förvaltaren för att informera denne om att eftersom intervenienten inte hade använt de korrigerande ankomst- och avgångstiderna i enlighet med anbudet, hade de korrigerande ankomst- och avgångstiderna inte varit föremål för ”lämplig användning” under sommarsäsongen 2015 och vintersäsongen 2015/2016 och att dessa säsonger därför inte skulle tas med i sammanräkningen med avseende på förvärv av hävdvunna rättigheter.

51 En skriftväxling ägde därefter rum bland annat mellan sökanden och kommissionen, varvid sökanden gjorde gällande att intervenienten fortsättningsvis underlät att iaktta villkoren i sitt anbud och således inte kunde göra anspråk på att ha förvärvat hävdvunna rättigheter.

52 Den 30 april 2018 antog kommissionen beslut C(2018) 2788 final om beviljande av hävdvunna rättigheter för Delta Air Lines (ärende M.6607 US Airways/American Airlines), i vilket den konstaterade att intervenienten hade använt ankomst- och avgångstiderna på lämpligt sätt under nyttjandeperioden och godkände beviljandet av hävdvunna rättigheter i enlighet med klausul 1.10 i de slutliga åtagandena (nedan kallat det angripna beslutet).

53 I det angripna beslutet anges att det riktar sig till US Airways, AMR Corporation och intervenienten. Beslutet delgavs AMR Corporation genom bolagets advokater i Bryssel (Belgien).

54 Sedan kommissionen i det angripna beslutet hade konstaterat att intervenienten och sökanden hade anfört olika tolkningar av de villkor som skulle uppfyllas för beviljande av hävdvunna rättigheter granskade den de slutliga åtagandenas lydelse, mål och sammanhang.

55 I det angripna beslutet gjordes härvidlag en granskning i två steg. Först angav kommissionen vilka faktorer som föranledde den att anse att begreppet ”lämplig användning” ska tolkas så, att det motsvarar frånvaro av ”missbruk”. Därefter anförde kommissionen de argument som den ansåg hindrade en tolkning enligt vilken ”lämplig användning” ska förstås som ”användning i enlighet med anbudet”.

56 Sedan kommissionen i det angripna beslutet hade konstaterat att begreppet ”lämplig användning” inte definierades i de slutliga åtagandena angav den att detta begrepp ska tolkas ”mot bakgrund av [de slutliga] åtagandenas mål och sammanhang”.

57 Vad gäller de slutliga åtagandenas mål ansåg kommissionen att de syftade till att skingra de allvarliga tvivlen beträffande fusionens förenlighet med den inre marknaden och att klausul 1.9 i åtagandena syftade till att återställa konkurrensen på den berörda flyglinjen genom etablering av konkurrerande lufttrafik.

58 Vad gäller de slutliga åtagandenas sammanhang erinrade kommissionen om att de hävdvunna rättigheterna syftade till att locka ett potentiellt nytillträdande flygbolag att trafikera den berörda flyglinjen. För att lockas till inträde hade det potentiella nytillträdande flygbolaget dock behov av tydliga och kontrollerbara kriterier, vilket hindrade alla godtyckliga överväganden.

59 Eftersom missbruk i ordinärt språkbruk kan likställas med olämplig användning och begreppet ”missbruk” definierades i de slutliga åtagandena, medan begreppet ”lämplig användning” inte definierades där, konstaterade kommissionen att i syfte att tillhandahålla det potentiella nytillträdande flygbolaget tydliga och kontrollerbara kriterier måste begreppet ”lämplig användning” tolkas som frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena.

60 I det angripna beslutet tillbakavisade kommissionen vidare påståendet att begreppet ”lämplig användning” ska tolkas så, att det avser ”användning i enlighet med anbudet”.

61 Enligt det angripna beslutet innebär ett likställande av ”lämplig användning” med ”användning i enlighet med anbudet”, för det första, ett krav som är näst intill omöjligt att uppfylla.

62 För det andra kan påståendet att endast ”inställande av flygningar på grund av extraordinära operativa skäl” är förenligt med ”användning i enlighet med anbudet” inte godtas. Dels är ett sådant kriterium alltför vagt för att garantera det potentiella nytillträdande flygbolagets rättssäkerhet, dels finns det inget stöd för ett sådant kriterium i de slutliga åtagandenas lydelse.

63 För det tredje blir de slutliga åtagandena mycket mindre attraktiva för ett nytillträdande flygbolag, om ”lämplig användning” tolkas så, att det betyder ”användning i enlighet med anbudet”.

64 För det fjärde är det oskäligt att avkräva det potentiella nytillträdande flygbolaget en nyttjandegrad för ankomst- och avgångstiderna på 100 procent, när en nyttjandegrad på 80 procent är den faktiska regeln i lufttrafiksektorn.

65 För det femte följer det av RM-formuläret att de slutliga åtagandena, i den del som avser hävdvunna rättigheter, är så gott som identiska med de som ingicks i ärendet IAG/bmi, så när som på några ”klargöranden och mindre språkliga ändringar”. I sistnämnda åtaganden utgjorde ”användning i enlighet med anbudet” inte ett villkor för förvärvande av hävdvunna rättigheter. Tillägget ”i enlighet med anbudet” i de slutliga åtagandena utgör följaktligen endast en ”mindre språklig ändring” jämfört med åtagandena i ärendet IAG/bmi.

66 För det sjätte strider det mot systematiken i bestämmelserna i fråga att tolka begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena mot bakgrund av klausul 1.9 i samma åtaganden, eftersom sistnämnda klausul syftar till att ange det mål som eftersträvas med åtagandena, det vill säga att tillhandahålla konkurrerande lufttrafik på flyglinjen, medan klausul 1.10 definierar vad som avses med hävdvunna rättigheter.

67 Till följd av denna granskning konstaterade kommissionen i det angripna beslutet att begreppet ”lämplig användning” inte kan förstås i betydelsen ”användning i enlighet med anbudet”, utan ska tolkas så, att det betyder ”frånvaro av missbruk” av ankomst- och avgångstider i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena.

68 I det angripna beslutet granskade kommissionen slutligen om intervenienten hade missbrukat ankomst- och avgångstiderna i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, i syfte att fastställa huruvida hävdvunna rättigheter skulle beviljas.

69 Kommissionen konstaterade härvidlag att intervenienten hade underutnyttjat ankomst- och avgångstiderna på grund av att vissa ankomst- och avgångstider hade lämnats tillbaka till samordnaren innan fristen för tillbakalämning av ankomst- och avgångstider hade löpt ut och att vissa

flyg hade ställts in. Kommissionen ansåg emellertid att användningen av ankomst- och avgångstiderna, trots underutnyttjandet, var förenlig med principen ”använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den”, vilken fastställs i artikel 10.2 och 10.3 i rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 1993, s. 1) (nedan kallad slotsförordningen), eftersom de ankomst- och avgångstider som lämnats tillbaka inom fristen för tillbakalämning inte ska beaktas vid tillämpningen av nämnda princip och användningen av ankomst- och avgångstiderna ändå översteg tröskeln på 80 procent. Efter att ha konstaterat att intervenienten inte hade missbrukat ankomst- och avgångstiderna i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena drog kommissionen slutsatsen att intervenienten, i överensstämmelse med förvaltarens skriftliga rekommendation, hade använt ankomst- och avgångstiderna på lämpligt sätt under nyttjandeperioden och godkände beviljandet av hävdvunna rättigheter i enlighet med klausul 1.10 i de slutliga åtagandena.

Förfarandet och parternas yrkanden

70 Sökanden har väckt förevarande talan genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 10 juli 2018.

71 Sökanden har yrkat att tribunalen ska

– ogiltigförklara det angripna beslutet,

– förplikta kommissionen och intervenienten att ersätta rättegångskostnaderna, och

– anta ytterligare beslut som är lämpliga under omständigheterna i målet.

72 Kommissionen har yrkat att tribunalen ska

– ogilla talan, och

– förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

73 Genom handling som inkom till tribunalens kansli den 24 oktober 2018 ansökte intervenienten om att få intervenera till stöd för kommissionens yrkanden.

74 Genom beslut av avdelningens ordförande av den 8 januari 2019 tilläts intervenienten att intervenera till stöd för kommissionens yrkanden.

75 Den 21 mars 2019 ingav intervenienten sin interventionsinlaga till tribunalens kansli, med yrkande om att talan ska ogillas.

76 Sökanden inkom med yttrande över interventionsinlagan den 30 april 2019. Kommissionen å sin sida angav den 25 april 2019 att den inte avsåg att yttra sig över interventionsinlagan.

77 På förslag av första avdelningen beslutade tribunalen, med tillämpning av artikel 28 i tribunalens rättegångsregler, att hänskjuta målet till en avdelning i utökad sammansättning.

78 På förslag av referenten begärde tribunalen (första avdelningen i utökad sammansättning), som en åtgärd för processledning i enlighet med artikel 89 i rättegångsreglerna, att kommissionen skulle inkomma med handlingar och ställde frågor till parterna i målet.

79 Den 14 februari 2020 inkom kommissionen med de begärda handlingarna och parterna i målet svarade på de frågor som ställts.

80 Den 13 mars 2020 ingav sökanden sitt yttrande över kommissionens svar på de frågor som hade ställts av tribunalen och på de handlingar som ingetts av kommissionen.

81 Den 11 maj 2020 tog kommissionen ställning till sökandens svar på de frågor som hade ställts av tribunalen och sökandens samtliga yttranden, det vill säga yttrandena över ingivna handlingar och över kommissionens svar på de frågor som hade ställts av tribunalen.

82 Under dessa omständigheter och för att iaktta principen om ett kontradiktoriskt förfarande, har den del i kommissionens yttrande av den 11 maj 2020 som avser sökandens yttranden över kommissionens svar på de frågor som ställts av tribunalen, det vill säga punkterna 22–26 i kommissionens yttrande, inte beaktats med avseende på förevarande dom.

83 Eftersom parterna inte har begärt att förhandling ska hållas har tribunalen (första avdelningen i utökad sammansättning) med tillämpning av artikel 106.3 i rättegångsreglerna beslutat att avgöra målet utan att inleda den muntliga delen av förfarandet.

Rättslig bedömning

84 Sökanden har åberopat två grunder till stöd för sin talan. Som första grund har det gjorts gällande att kommissionen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning vid tolkningen av begreppet ”lämplig användning”.

85 Som andra grund har sökanden gjort gällande att kommissionen inte beaktade alla de faktorer som var relevanta för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

Den första grunden

86 Den första grunden består av två delar. Genom den första delgrunden har sökanden gjort gällande att begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena ska förstås så, att det avser ”användning i enlighet med anbudet”. Genom den andra delgrunden avser sökanden att visa att begreppet ”lämplig användning” inte betyder frånvaro av ”missbruk”, eftersom sistnämnda begrepp har ett annat syfte.

87 Eftersom båda dessa delgrunder avser de kriterier som ska tillämpas för bedömningen av begreppet ”lämplig användning”, ska de prövas tillsammans.

88 Enligt det angripna beslutet ska begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena tolkas så, att det betyder frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i åtagandena och inte så, att det avser användning ”i enlighet med anbudet” från intervenienten. Eftersom intervenientens underutnyttjande av ankomst- och avgångstiderna jämfört med anbudet inte utgjorde ”missbruk”, konstaterade kommissionen att ankomst- och avgångstiderna hade varit föremål för ”lämplig användning” och beviljade därför hävdvunna rättigheter till ankomst- och avgångstiderna, det vill säga möjlighet för intervenienten att efter nyttjandeperioden använda ankomst- och avgångstiderna för en annan flyglinje än London–Philadelphia.

89 För att komma fram till den tolkning som anges i punkt 88 ovan påpekade kommissionen först, i punkt 51 i det angripna beslutet, att begreppet lämplig användning inte definieras i de slutliga åtagandena och att sökanden och intervenienten således inte var eniga om hur detta begrepp skulle definieras. I punkt 52 i det angripna beslutet bedömde kommissionen vidare att i avsaknad av en tydlig definition skulle nämnda begrepp tolkas utifrån de slutliga åtagandenas lydelse, sammanhang och det mål som eftersträvas med dem.

90 Sökanden har visserligen kritiserat omfattningen av intervenientens underutnyttjande av ankomst- och avgångstiderna, men har inte bestritt att intervenientens användning av ankomst- och avgångstiderna inte utgjorde ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena.

91 Sökanden har däremot bestritt kommissionens tolkning av begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena.

92 Enligt sökandens tolkning ska begreppet ”lämplig användning” nämligen förstås så, att det i princip avser användning ”i enlighet med anbudet”, vilket innebär att kommissionen har ett visst utrymme för skönsmässig bedömning vid fastställandet av huruvida användningen, även om den inte är helt i enlighet med anbudet, ändå kan betraktas som ”lämplig användning”, bland annat mot bakgrund av det mål som eftersträvas med åtagandena.

93 Om begreppet ”lämplig användning” hade tolkats på detta sätt skulle det enligt sökanden ha varit uppenbart att ankomst- och avgångstiderna inte varit föremål för ”lämplig användning” och intervenienten skulle då inte ha förvärvat hävdvunna rättigheter.

94 Den första grunden avser således tolkningen av begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena.

Bokstavstolkning av bestämmelserna i fråga

95 Enligt punkt 56 i det angripna beslutet kan ”missbruk” (*misuse*) i vanligt språkbruk definieras som ”den omständigheten att något används på ett olämpligt sätt eller på ett sätt som inte var avsett” och ”lämplig användning” kan definieras som användning som ”är lämplig eller rätt i en viss situation eller vid ett visst tillfälle”. Av detta följer att ”lämplig användning” är motsatsen till ”missbruk”. Enligt en bokstavstolkning av de begrepp som används i de slutliga åtagandena ska ”lämplig användning” av ankomst- och avgångstiderna följaktligen förstås som frånvaro av ”missbruk” av dessa ankomst- och avgångstider.

96 Enligt punkt 63 i det angripna beslutet utgör tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena endast en ”mindre språklig ändring” som inte kan vara avgörande för tolkningen av begreppet ”lämplig användning”.

97 Sökanden har invänt mot denna tolkning.

98 Sökanden har kritiserat kommissionen för den omständigheten att den i sin tolkning inte iakttog de relevanta bestämmelsernas lydelse. Kommissionens tolkning fråntar tillägget ”i enlighet med anbudet” i den andra meningen i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, vilken ska beaktas vid tolkningen av begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i åtagandena, all ändamålsenlig verkan. Även den omständigheten att kommissionen i det angripna beslutet likställde ”lämplig användning” med frånvaro av ”missbruk” strider mot lydelsen i bestämmelserna i fråga.

99 Tribunalen påpekar inledningsvis att de slutliga åtagandena innehåller ett avsnitt med definitioner. Där definieras dock inte begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena.

100 Vad gäller innebörden av begreppet ”lämplig användning” har detta begrepp ingen verkan i sig, utan kräver en referensram mot bakgrund av vilken det kan fastställas vad som i förevarande fall utgör användning som kan betraktas som ”lämplig” eller eventuellt användning som inte kan betraktas som ”lämplig”.

101 I det angripna beslutet likställde kommissionen därför ”lämplig användning” med frånvaro av ”missbruk”, såsom detta definieras i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, för att på detta sätt erhålla en referensram för bedömningen av huruvida hävdvunna rättigheter förvärvats.

102 Enligt sökandens tolkning, som huvudsakligen baserar sig på tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, ska begreppet ”lämplig användning” däremot förstås så, att det i princip avser användning ”i enlighet med anbudet”. Referensramen utgörs då av användning som är ”i enlighet med anbudet”, vilket innebär att kommissionen har ett visst utrymme för skönsmässig bedömning vid bedömningen av huruvida användningen, även om den inte är fullständigt i enlighet med anbudet ändå kan betraktas som ”lämplig användning”, särskilt mot bakgrund av det mål som eftersträvas med åtagandena, det vill säga att åstadkomma maximal konkurrens på den berörda flyglinjen till förmån för konsumenterna.

103 Tribunalen påpekar härvidlag att originalspråket i de slutliga åtagandena är engelska och att begreppet *misuse* som används i klausul 1.13 i nämnda åtaganden har en ganska vid innebörd och inte nödvändigtvis har en negativ konnotation. Kommissionen kunde således i punkt 56 i det angripna beslutet anse att det engelska begreppet ”misuse” i vanligt språkbruk kan definieras som ”den omständigheten att något används på ett olämpligt sätt eller på ett sätt som inte var avsett”.

104 Under dessa omständigheter kan det inte anses att det likställande mellan ”lämplig användning” och frånvaro av ”missbruk” (*misuse*) som gjordes i det angripna beslutet är oförenligt med de berörda bestämmelsernas lydelse.

105 När det gäller den tolkning som sökanden har anfört ska det konstateras att påståendet att ”lämplig användning” bör förstås som en användning som är till 100 procent ”i enlighet med anbudet” är oförenligt med innebörden av begreppet ”lämplig användning”. Ordet ”lämplig” innebär nämligen användning som understiger en användning av ankomst- och avgångstider som till 100 procent är ”i enlighet med anbudet”, men samtidigt överstiger en viss tröskel.

106 Eftersom sökanden har hävdat att begreppet ”lämplig användning” ska tolkas så, att det i princip avser användning ”i enlighet med anbudet”, samtidigt som kommissionen förbehålls ett visst utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att fastställa huruvida användning som understiger ”användning i enlighet med anbudet” kan vara lämplig, måste det dock konstateras att sökandens tolkning är förenlig med begreppet ”lämplig användning”.

107 Av det ovan anförda följer att såväl den tolkning som görs i det angripna beslutet som den tolkning som sökanden har anfört är förenlig med lydelsen i bestämmelserna i fråga, vilket innebär att enbart en bokstavstolkning av nämnda bestämmelser inte är avgörande.

108 För att pröva huruvida kommissionen i det angripna beslutet kunde anse att ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena ska förstås så, att det betyder frånvaro av ”missbruk”, måste det under dessa omständigheter först klargöras vilka principer som är relevanta för tolkningen av begreppet ”lämplig användning”, för att därefter pröva om kommissionen tillämpade dessa principer utan att göra sig skyldig till felaktig rättstillämpning.

Principerna för tolkning av begreppet ”i enlighet med anbudet”

109 Vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska, som en allmän regel och som det framgår av fast rättspraxis, inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (se dom av den 7 maj 2019, Tyskland/kommissionen, T-239/17, EU:T:2019:289, punkt 40 och där angiven rättspraxis), varvid gränsen för tolkningen emellertid

markeras av den klara och tydliga lydelsen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 juli 2010, kommissionen/Förenade kungariket, C-582/08, EU:C:2010:429, punkt 51 och där angiven rättspraxis). Unionsdomstolarna tillämpar dessutom regelbundet en systematisk tolkning.

110 Eftersom de slutliga åtagandena enligt vad som anges i punkt 200 i godkännandebeslutet utgör en oskiljaktig del av detta beslut, är de principer som det erinras om i punkt 109 ovan tillämpliga på tolkningen av nämnda åtaganden, vilket parterna för övrigt har medgett.

111 Även de särskilda tolkningsregler som anges i tredje stycket i de slutliga åtagandena ska beaktas.

112 De slutliga åtagandena ska således tolkas mot bakgrund av godkännandebeslutet, inom den allmänna ram som utgörs av unionsrätten, särskilt mot bakgrund av koncentrationsförordningen och med beaktande av kommissionens tillkännagivande om korrigerande åtgärder som kan godtas enligt koncentrationsförordningen och tillämpningsförordningen (EUT C 267, 2008, s. 1) (nedan kallat tillkännagivandet om korrigerande åtgärder).

113 Vad för det första gäller godkännandebeslutet ska det erinras om att detta beslut antogs i enlighet med artikel 6.1 b i koncentrationsförordningen, jämförd med artikel 6.2 i samma förordning, det vill säga i förundersökningsstadiet, som utgör den första fasen.

114 Enligt rättspraxis ska de åtaganden som föreslås under den första fasen göra det möjligt för kommissionen att på förundersökningsstadiet fastställa att den anmälda koncentrationen inte längre ger anledning till allvarliga tvivel vad gäller dess förenlighet med den inre marknaden. Dessa åtaganden gör det följaktligen möjligt att undvika att en fördjupad utredning inleds (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 290 och där angiven rättspraxis).

115 Enligt artikel 8.2 i koncentrationsförordningen får kommissionen förena ett beslut om att en koncentration är förenlig med den inre marknaden, genom att tillämpa det kriterium som anges i artikel 2.2 i den nämnda förordningen, med villkor och åligganden som avser att säkerställa att de berörda företagen fullgör de åtaganden som de har lämnat för att göra koncentrationen förenlig med den inre marknaden (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 291 och där angiven rättspraxis).

116 Med hänsyn till både betydelsen av de ekonomiska intressen och de industriella eller kommersiella frågeställningar som är typiska för den här sortens transaktioner, och de befogenheter som kommissionen har på detta område, kan det förväntas att de berörda företagen gör allt för att underlätta myndighetens arbete. Kommissionen måste av samma skäl visa största omsorg vid utövande av sin kontrollfunktion vad gäller koncentrationer (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 292 och där angiven rättspraxis).

117 Det ska även påpekas att kommissionen vid kontrollen av koncentrationer endast är behörig att godta åtaganden som kan medföra att den anmälda transaktionen blir förenlig med den inre marknaden (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 293 och där angiven rättspraxis).

118 Tribunalen anser att de åtaganden som en av parterna i koncentrationen har föreslagit uppfyller detta kriterium endast i den mån kommissionen med säkerhet kan dra slutsatsen att det kommer att vara möjligt att genomföra dem och att resultaten av dem kommer att vara tillräckligt livskraftiga och varaktiga för att säkerställa att inom en relativt nära framtid en dominerande ställning inte kan komma att skapas eller förstärkas eller att den effektiva konkurrensen inte kan komma att hämmas, vilket åtagandena syftar till att förhindra (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 294 och där angiven rättspraxis).

119 Kommissionen förfogar över ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att bedöma nödvändigheten av att få till stånd åtaganden i syfte att skingra de allvarliga tvivel som en koncentration ger upphov till (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 295 och där angiven rättspraxis).

120 De åtaganden som gjordes under den första fasen syftar till att skingra alla allvarliga tvivel i frågan huruvida koncentrationen påtagligt skulle hämma den effektiva konkurrensen inom den inre marknaden eller en väsentlig del av den, i synnerhet till följd av att en dominerande ställning skapas eller förstärks. De åtaganden som görs under den första fasen måste följaktligen, med hänsyn till sin räckvidd och sitt innehåll, kunna medge att kommissionen antar ett godkännandebeslut utan att inleda den andra fasen, varvid kommissionen, utan att göra en uppenbart felaktig bedömning, måste kunna betrakta nämnda åtaganden som en direkt och tillräcklig åtgärd som klart skingrar alla allvarliga tvivel (se dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 297 och där angiven rättspraxis).

121 Vad för det andra gäller sökandens påstående att RM-formuläret inte är relevant för tolkningen av begreppen i de slutliga åtagandena, ska det erinras om att det i tredje stycket i nämnda åtaganden anges att de ska tolkas särskilt mot bakgrund av koncentrationsförordningen.

122 Av artikel 23.1 c i koncentrationsförordningen framgår att kommissionen ska ha befogenhet att utfärda bland annat föreskrifter om förfarandet och tidsfristerna för att göra och genomföra åtaganden enligt artikel 6.2 i samma förordning. Kommissionen har i enlighet därmed antagit tillämpningsförordningen, där det i artikel 20.1a föreskrivs att de berörda företagen, när de erbjuder åtaganden enligt artikel 6.2 i koncentrationsförordningen, samtidigt ska lämna in ett original av de upplysningar och handlingar som föreskrivs i RM-formuläret gällande korrigerande åtgärder i bilaga IV till koncentrationsförordningen.

123 Eftersom RM-formuläret har sitt upphov i koncentrationsförordningen, ska begreppen i de slutliga åtagandena, enligt tredje stycket i dessa, i motsats till vad sökanden har hävdat, således tolkas mot bakgrund av nämnda formulär och det som parterna i fusionen angett i formuläret.

124 Vad för det tredje gäller ”den allmänna ram som utgörs av unionsrätten” ska särskilt slotsförordningen beaktas.

125 Det ska för det fjärde påpekas att även om det mål som eftersträvas med åtagandena är att undanröja allvarliga tvivel om koncentrationens förenlighet med den inre marknaden, är åtagandena också relevanta för tredje man som övertar verksamhet från parterna i koncentrationen. Villkoren för övertagandet av sådan verksamhet bestäms nämligen till stor del av åtagandena.

Tolkning av bestämmelserna i fråga mot bakgrund av uppgifterna i RM-formuläret

126 Enligt punkt 63 i det angripna beslutet följde det av det RM-formulär som parterna i fusionen hade lämnat in att de slutliga åtagandena avseende hävdvunna rättigheter var så gott som identiska med de som hade ingåtts i ärendet IAG/bmi, så när som på några ”klargöranden och mindre språkliga ändringar”. Även om det i åtagandena i ärendet IAG/bmi hänvisades till ”lämplig användning”, krävdes det dock inte att ankomst- och avgångstiderna under nyttjandeperioden skulle användas ”i enlighet med anbudet”. Tillägget ”i enlighet med anbudet” i de slutliga åtagandena medför följaktligen inte någon ändring av kraven för hävdvunna rättigheter i förevarande ärende, utan utgör endast en ”mindre språklig ändring” jämfört med åtagandena i ärendet IAG/bmi.

127 Sökanden har bestritt denna slutsats genom en rad argument.

128 För att avgöra huruvida den slutsats som kommissionen kom fram till i punkt 63 i det angripna beslutet är välgrundad, måste det inledningsvis erinras om de skyldigheter som åligger kommissionen respektive de företag som anmäler en koncentration, bland annat vad gäller åtaganden.

129 Tribunalen påpekar härvidlag att det av bestämmelserna i inledningen till bilaga IV i tillämpningsförordningen framgår att i RM-formuläret ”anges vilka uppgifter och handlingar som ska lämnas in av de berörda företagen samtidigt med att de erbjuder åtaganden enligt artikel 6.2” i koncentrationsförordningen, och att ”[o]m [de berörda företagen] anser att någon uppgift som begärs i detta formulär eventuellt inte är nödvändig för kommissionens bedömning, kan [de] kontakta kommissionen och begära att bli befriad[e] från vissa krav. [De] ska ange goda skäl till att de uppgifterna inte är relevanta”.

130 I punkt 7 i tillkännagivandet om korrigerande åtgärder föreskrivs följande:

”Kommissionen ska bedöma om de föreslagna korrigerande åtgärderna skulle lösa de konkurrensproblem som konstaterats när de väl genomförts. Endast de berörda parterna har all den relevanta information som behövs för en sådan bedömning, särskilt för att avgöra om de åtaganden som föreslagits är genomförbara och om de tillgångar som enligt förslaget ska avyttras är livskraftiga och konkurrenskraftiga. Därför åligger det parterna att ge all sådan information som står till buds som kommissionen behöver för att kunna bedöma förslaget till korrigerande åtgärder. I detta syfte är de [parter som anmäler åtgärderna] enligt tillämpningsförordningen skyldiga att tillsammans med åtagandena lämna detaljerad information om innehållet i åtagandena och villkoren för deras genomförande samt visa att de lämpar sig för att undanröja alla betydande hinder för en effektiv konkurrens i enlighet med bilagan till tillämpningsförordningen (RM-formulär). …”

131 I punkt 79 i tillkännagivandet om korrigerande åtgärder anges följande:

”För att kunna ligga till grund för ett beslut enligt artikel 6.2 [i koncentrationsförordningen] måste parterna i sitt förslag till åtaganden uppfylla följande krav:

a) De ska fullständigt ange de materiella och förfarandemässiga åtaganden som parterna ingår.

…”

132 I punkt 82 i tillkännagivandet om korrigerande åtgärder anges vidare följande:

”På grund av tidsbegränsningar under den första fasen är det särskilt viktigt för parterna att i god tid lämna den information som kommissionen måste få enligt tillämpningsförordningen för att kunna göra en riktig bedömning av åtagandenas innehåll och genomförbarhet och deras lämplighet för att upprätthålla förutsättningar för en effektiv konkurrens på den gemensamma marknaden på ett bestående sätt …”

133 Slutligen har kommissionen, utan att sökanden har gjort några invändningar på denna punkt, påpekat att med beaktande av den stora mängd faktiska omständigheter och uppgifter som den har att bedöma inom ramen för förfaranden enligt koncentrationsförordningen och kravet på skyndsamhet vid dessa förfaranden, särskilt i fall av godkännanden vid utgången av den först fasen med korrigerande åtgärder, är de uppgifter som företagen lämnar i RM-formulären av avgörande betydelse för att den ska kunna göra en lämplig bedömning av de föreslagna åtgärdernas innehåll, mål, livskraft och effektivitet inom den begränsade tid som den förfogar över. RM-formuläret syftar till att garantera de föreslagna åtgärdernas tydlighet och att förhindra att de innehåller ”trojanska hästar”. I RM-formuläret beskrivs dessutom hur företaget självt förstår de åtaganden som det föreslår.

134 Tribunalen erinrar om att lydelsen i de slutliga åtagandena i förevarande fall skiljer sig från åtagandena i ärendet IAG/bmi.

135 Som det framgår av en jämförelse mellan klausul 1.9 i de slutliga åtagandena och klausul 1.3.1 i åtagandena i ärendet IAG/bmi har nämligen formuleringen ”lufttrafik utan mellanlandning mellan flygplatsparet i enlighet med anbudet, vilket har lämnats in i enlighet med klausul 1.24” infogats i de slutliga åtagandena i stället för formuleringen ”det berörda stadspar för vilket ankomst- och avgångstiderna har överförts” som användes i åtagandena i ärendet IAG/bmi.

136 Vidare innehöll åtagandena i ärendet IAG/bmi, till skillnad från de slutliga åtagandena, ett avsnitt med rubriken ”Beviljande av hävdvunna rättigheter till ankomst- och avgångstider”, vilket avsåg nyttjandeperioden, beviljandet av hävdvunna rättigheter och ”missbruk”.

137 Som det erinras om i punkterna 23–27 ovan angav parterna i fusionen i såväl RM-formuläret av den 18 juli 2013 som RM-formuläret av den 30 juli 2013 att deras åtaganden huvudsakligen grundade sig på åtagandena i ärendet IAG/bmi. I RM-formulärets avsnitt om avvikelse från mallarna angavs vidare att de punkter på vilka de slutliga åtagandena skiljde sig från åtagandena i ärendet IAG/bmi hade påpekats ”för att underlätta bedömningen av åtagandena”, med undantag för ”mindre språkliga ändringar eller klargöranden som krävs på grund av de särskilda omständigheterna i förevarande fall”. I RM-formulärets avsnitt om ändringar påpekade parterna i fusionen inga avvikelser i bestämmelserna om hävdvunna rättigheter jämfört med åtagandena i ärendet IAG/bmi.

138 Tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena är således antingen endast en ”mindre språklig ändring” utan samband med de hävdvunna rättigheterna, eller också syftar denna formulering till att införa en betydande ändring jämfört med åtagandena i ärendet IAG/bmi i den mån som de avser hävdvunna rättigheter. I sistnämnda fall borde parterna i fusionen dock ha påpekat denna ändring i RM-formuläret.

139 Under dessa omständigheter innehåller kommissionens slutsats, att skillnaden mellan lydelsen i de slutliga åtagandena och lydelsen i åtagandena i ärendet IAG/bmi endast utgör en ”mindre språklig ändring”, ingen felaktighet.

140 Eftersom det har konstaterats att lydelsen i de slutliga åtagandena skiljer sig från lydelsen i åtagandena i ärendet IAG/bmi, ankommer det på sökanden att visa att tillägget ”i enlighet med anbudet”, trots uppgifterna i RM-formuläret, inte endast utgör en ”mindre språklig ändring”.

141 Sökanden har i detta sammanhang anfört en rad argument som syftar till att ifrågasätta kommissionens slutsats i punkt 63 i det angripna beslutet och visa att tillägget ”i enlighet med anbudet” är relevant för tolkningen av begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena och således för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

142 Sökanden har för det första gjort gällande att det av punkt 7 i tillkännagivandet om korrigerande åtgärder, vilken det erinras om i punkt 113 ovan, följer att skyldigheten att ge kommissionen information genom förklaringar i RM-formuläret grundar sig på den omständigheten att parterna i koncentrationen ofta är de enda som innehar den information som är nödvändig för att bedöma åtagandena och som således ska lämnas i RM-formuläret. När det gäller bestämmelserna om hävdvunna rättigheter innehade parterna i fusionen emellertid ingen sådan exklusiv information och kommissionen kunde lika väl som parterna i koncentrationen bedöma innebörden av tillägget ”i enlighet med anbudet”.

143 Detta påstående kan inte godtas. Eftersom det i avsnitt 3 i RM-formuläret föreskrivs att parterna i fusionen är skyldiga att påpeka alla avvikelser från mallarna, måste parterna uppfylla detta villkor, oavsett vilka skäl som motiverar denna regel.

144 Under dessa omständigheter kan sökanden inte med framgång göra gällande att kommissionen, i stället för att förlita sig på det som parterna i fusionen hade angett i RM-formuläret, borde ha utvärderat innebörden av tillägget ”i enlighet med anbudet” och bortsett från vad parterna i fusionen hade angett i RM-formuläret.

145 Sökanden har för det andra hävdat att det inte var nödvändigt att i RM-formuläret påpeka avvikelsen mellan de föreslagna åtagandena och åtagandena i ärendet IAG/bmi, eftersom varken parterna i fusionen eller kommissionen vid den tidpunkten bedömde att infogandet av formuleringen ”i enlighet med anbudet” var viktigt, eftersom detta tillägg endast krävde något uppenbart av det nytillträdande flygbolaget, nämligen att det skulle uppfylla sina löften.

146 Detta argument kan inte godtas.

147 Eftersom en nyttjandegrad på 80 procent är tillräcklig enligt principen ”använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den”, vilken föreskrivs i artikel 10.2 i slotsförordningen, kan det inte anses självklart att det nytillträdande flygbolaget i princip förväntas tillhandahålla 100 procent av den lufttrafik som är föremål för anbudet för att kunna erhålla hävdvunna rättigheter.

148 Dessutom visar sökandens argument att parterna i fusionen redan när de förhandlade om åtagandena med kommissionen ansåg att tillägget ”i enlighet med anbudet” förpliktade det nytillträdande flygbolaget att tillhandahålla lufttrafik i enlighet med anbudet för att kunna erhålla hävdvunna rättigheter.

149 Eftersom en skyldighet att använda ankomst- och avgångstiderna ”i enlighet med anbudet” inte framgår av lydelsen i åtagandena i ärendet IAG/bmi, ankom det emellertid på parterna i fusionen att i RM-formuläret påpeka denna avvikelse i de föreslagna åtgärdernas lydelse, såsom en betydande avvikelse, för att på så sätt uppmärksamma kommissionen på denna ändring.

150 Eftersom parterna i fusionen underlät att uppmärksamma kommissionen på denna ändring, i strid med de skyldigheter som följer av bilaga IV till tillämpningsförordningen, kan sökanden inte åberopa den till stöd för sin tolkning av de slutliga åtagandena.

151 Sökanden har för det tredje gjort gällande att det inte var nödvändigt att i RM-formuläret nämna tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, eftersom dess innebörd inte kräver några förklaringar och tillägget inte på något sätt är tvetydigt eller oklart.

152 Detta argument kan inte godtas.

153 Tribunalen påpekar för det första att eftersom parterna enligt avsnitt 3 i RM-formuläret är skyldiga att påpeka alla avvikelser från mallarna, saknar det relevans huruvida det tillägg som utgör en avvikelse består av en formulering som varken är tvetydig eller oklar.

154 Under omständigheterna i förevarande fall var det dessutom långt ifrån uppenbart att den ifrågavarande formuleringen var relevant för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

155 Enligt systematiken i de berörda bestämmelserna i åtagandena i ärendet IAG/bmi, vilken framgår av det sätt på vilket bestämmelserna är strukturerade, regleras nämligen villkoren för förvärv av hävdvunna rättigheter genom klausul 1.3.2 i nämnda bestämmelser, vilken motsvarar klausul 1.10 i de slutliga åtagandena, medan klausul 1.3.1 i nämnda bestämmelser, vilken motsvarar klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, syftar till att specificera den ”konkurrerande lufttrafik” som kan tillhandahållas under nyttjandeperioden.

156 Under dessa omständigheter behövde kommissionen inte anse att tillägget av formuleringen ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena var relevant för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

157 Tribunalen erinrar vidare om att det av det RM-formulär som parterna i fusionen fyllde i framgår att bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i de slutliga åtagandena har samma innebörd som bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i åtagandena i ärendet IAG/bmi, med undantag för ”mindre språkliga ändringar”.

158 Under dessa omständigheter kan tribunalen inte godta sökandens argument enligt vilket kommissionen borde ha förstått bestämmelserna om hävdvunna rättigheter på ett annat sätt.

159 Vad för det fjärde gäller skriftväxlingen mellan parterna i fusionen och kommissionen under den period då kommissionen krävde att parterna i fusionen skulle infoga ”hävdvunna rättigheter” i sina åtaganden har kommissionen som svar på en fråga från tribunalen angett att den ”tror sig veta” att parterna mellan den 18 och 25 juli 2013 förde en diskussion ”om vissa skillnader mellan [förslaget till åtaganden] av den 16 juli 2013 och åtagandena i ärendet IAG/bmi”.

160 Sökanden har emellertid inte vid någon tidpunkt, varken under förfarandets skriftliga del eller som svar på tribunalens frågor och inte heller som svar på det påstående från kommissionen som det erinras om i punkt 159 ovan, hävdat att parterna i fusionen under förhandlingarna om åtagandena uttryckligen informerade kommissionen om sin uppfattning av åtagandena, enligt vilken det nytillträdande flygbolaget var skyldigt att tillhandahålla lufttrafik i enlighet med anbudet för att kunna erhålla hävdvunna rättigheter.

161 Eftersom det, som det erinras om i punkt 140 ovan, ankommer på sökanden att visa att parterna i fusionen hade uppmärksammat kommissionen på den befintliga avvikelsen i lydelsen mellan de slutliga åtagandena och bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i åtagandena i ärendet IAG/bmi och sökanden inte har ingett några användbara uppgifter om den skriftväxling mellan parterna i fusionen och kommissionen som nämns i punkt 159 ovan, måste det konstateras att parterna i fusionen i samband med nämnda skriftväxling inte informerade kommissionen om denna avvikelse i åtagandenas lydelse.

162 Sökanden har för det femte hävdat att det av de slutliga åtagandenas tillkomsthistoria följer att tillägget ”i enlighet med anbudet” härrör från åtagandena i ärendet A++, vilka utgör ”den senaste tekniken” för åtaganden avseende ankomst- och avgångstider för flygbolag. Dessutom stödde kommissionen sig i flera avseenden på dessa åtaganden under de förhandlingar som ledde fram till de slutliga åtagandena. Sökanden anser följaktligen att det inte ankom på parterna i fusionen att påpeka detta tillägg jämfört med ärendet IAG/bmi.

163 Detta argument kan inte godtas, eftersom det saknar saklig grund.

164 För det första utgör den formulering som hämtats från åtagandena i ärendet A++ inte ”den senaste tekniken”, åtminstone inte med avseende på hävdvunna rättigheter.

165 I åtagandena i ärendet A++ föreskrevs nämligen inte om beviljande av hävdvunna rättigheter. Klausul 1.2.6 i nämnda åtaganden avsåg således inte villkoren för beviljande av hävdvunna rättigheter.

166 Det var för övrigt av detta skäl som parterna i fusionen på kommissionens uttryckliga begäran förväntades infoga bestämmelser om hävdvunna rättigheter i sina åtaganden av det slag som återfinns i åtagandena i ärendet IAG/BMI.

167 Den omständighet som sökanden har anfört, att kommissionen begärde att parterna i fusionen skulle hämta inspiration från åtagandena i ärendet A++ för vissa delar av de slutliga åtagandena, är för övrigt inte relevant. De bestämmelser i ärendet A++ som sökanden har hänvisat till avser nämligen inte hävdvunna rättigheter.

168 För det andra är sökandens påståenden om de slutliga åtagandenas tillkomsthistoria felaktiga.

169 Den 10, 14, 16 och 25 juli 2013 ingav parterna i fusionen olika lydelser av de åtaganden som de hade utarbetat till kommissionen för att den skulle kunna bedöma dem.

170 Tillägget ”i enlighet med anbudet” hade visserligen infogats i förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013, vilket för övrigt visades av den jämförande version som sökanden utarbetat och som nämns i punkt 11 ovan.

171 Det finns emellertid ingen kontinuitet mellan de relevanta bestämmelserna i förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013 och klausul 1.9 i de slutliga åtagandena.

172 Klausulerna 1.9–1.11 i de slutliga åtagandena utgör nämligen inte en ändring av tidigare motsvarande klausuler, utan utgör en ny text som i sin helhet infogades i åtagandena av den 16 juli 2013, såsom det framgår av den jämförande version mellan förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013 och förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013 som sökanden har ingett som bilaga A 7 till sin ansökan till tribunalen.

173 Detta har för övrigt bekräftats av sökanden själv, som i punkt 127 i ansökan till tribunalen har medgett att parterna i fusionen använde åtagandena i ärendet IAG/bmi som grundtext vid utarbetandet av förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013, varför det inte kan hävdas att det finns en kontinuitet mellan klausul 1.11 i förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013 och klausul 1.9 i de slutliga åtagandena.

174 Dessutom ska det även påpekas att kommissionen, som det erinras om i punkt 12 ovan, vid två tillfällen uttryckligen begärde att hävdvunna rättigheter skulle infogas i åtagandena och att den i sitt e-postmeddelande av den 13 juli 2013 preciserade att hävdvunna rättigheter ”av det slag” som föreslagits i ärendet IAG/bmi måste infogas.

175 Härvid ska det betonas att parterna i fusionen som svar på denna begäran angav att hävdvunna rättigheter hade infogats ”i enlighet med begäran” från kommissionen, såsom det framgår av det e-postmeddelande som åtföljde förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013, i vilket bestämmelser om hävdvunna rättigheter som var identiska med bestämmelserna i de slutliga åtagandena för första gången infogades.

176 I RM-formulären av den 18 och 30 juli 2013 bekräftade parterna i fusionen för övrigt att de hade följt åtagandena i ärendet IAG/bmi, utan att på något sätt hänvisa till en avvikelse i bestämmelserna om hävdvunna rättigheter.

177 Under dessa omständigheter kan sökandens argument avseende de slutliga åtagandenas tillkomsthistoria och påståendet att åtagandena i ärendet A++ utgör ”den senaste tekniken” inte godtas.

178 Sökanden har för det sjätte hävdat att avvikelsen i lydelsen mellan sökandens åtaganden och åtagandena i ärendet IAG/bmi, särskilt tillägget ”i enlighet med anbudet”, förklaras av den omständigheten att förevarande ärende till skillnad från ärendet IAG/bmi avser en enda flygförbindelse.

179 I den mån sökandens påståenden ska förstås så, att ändringarna av lydelsen ska tolkas som ”klargöranden som krävs på grund av de särskilda omständigheterna i förevarande fall”, i enlighet med vad som angavs i RM-formuläret, kan inte heller detta argument godtas.

180 Dels har detta motsagts av sökanden själv. Sökanden har nämligen i punkt 3 i sina skriftliga svar av den 14 februari 2020 på tribunalens frågor hävdat att parterna i fusionen inte ansåg att tillägget ”i enlighet med anbudet” omfattades av formuleringen ”klargöranden som krävs på grund av de särskilda omständigheterna i förevarande fall”.

181 Dels måste det i vart fall konstateras att antalet flygförbindelser helt saknar relevans när det gäller i vilken grad ankomst- och avgångstiderna måste användas för att det ska utgöra ”lämplig användning” med avseende på beviljandet av hävdvunna rättigheter.

182 Sökanden har för det sjunde gjort några ytterligare påståenden, som också ska prövas. Sökanden har nämligen hävdat att kommissionen borde ha upptäckt ändringen av de slutliga åtagandenas lydelse jämförd med lydelsen i de relevanta bestämmelserna i åtagandena i ärendet IAG/bmi och ”borde ha gjort en bedömning av formuleringen och dess eventuella verkningar”. I sina svar på de frågor som ställts av tribunalen har sökanden dessutom hävdat att kommissionen ”minutiöst” jämförde de relevanta bestämmelsernas lydelse och därvid förstod och godtog den omständigheten att ”tekniska detaljer” ur åtagandena i ärendet A++ hade infogats.

183 Samtidigt har sökanden dock påstått att ”[i]ngen hade egentligen skäl att granska den särskilda här omtvistade formuleringen” och att ”det var inte nödvändigt att vare sig parterna [i fusionen] eller kommissionen granskade formuleringen” i fråga.

184 Sökandens argument kan under inga omständigheter godtas.

185 I den mån sökandens argument ska förstås så, att sökanden påstår att kommissionen var medveten om att lydelsen hade ändrats genom att tillägget ”i enlighet med anbudet” hade infogats, är detta argument inte relevant.

186 Kommissionen har nämligen angett att den konstaterade att åtagandenas lydelse hade ändrats. Av detta följer emellertid inte att kommissionen borde ha dragit slutsatsen att ändringarna i fråga var avgörande för tolkningen av begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena och inte endast utgjorde en ”mindre språklig ändring”.

187 Av samma skäl underkänner tribunalen argumentet att kommissionen förstod och godtog den omständigheten att ”tekniska detaljer” ur åtagandena i ärendet A++ hade infogats.

188 Genom att betrakta tillägget ”i enlighet med anbudet” som en ”mindre språklig ändring” ansåg kommissionen nämligen de facto att detta tillägg utgjorde en ”teknisk detalj” som inte var väsentlig.

189 Om sökandens påståenden ska förstås så, att kommissionen, om den hade genomfört sin granskning med erforderlig omsorg, inte endast borde ha upptäckt den ändrade lydelsen, utan även borde ha förstått ändringen som relevant och väsentlig för beviljandet av hävdvunna rättigheter, ska det konstateras att detta argument är ogrundat.

190 Tribunalen hänvisar härvidlag till de skyldigheter som åligger kommissionen respektive de företag som anmäler en koncentration och som anges i punkterna 129–133 ovan.

191 Som det erinras om i punkt 116 ovan måste kommissionen visserligen ”visa största omsorg vid utövande av sin kontrollfunktion vad gäller koncentrationer”.

192 Denna skyldighet syftar emellertid inte till att befria de företag som anmäler en koncentration från skyldigheten att tillhandahålla exakta och korrekta uppgifter i RM-formuläret.

193 Ett företag som har tillhandahållit uppgifter i RM-formuläret kan nämligen i princip inte göra gällande att kommissionen måste bortse från nämnda uppgifter och granska lydelsen i de föreslagna åtgärderna mer uppmärksamt.

194 Sökandens argument innebär dock just att kommissionen borde ha förstått tillägget ”i enlighet med anbudet” som relevant för beviljandet av hävdvunna rättigheter, och detta trots den omständigheten att de uppgifter som parterna i fusionen hade tillhandahållit i RM-formuläret angav något annat.

195 I förevarande fall kunde kommissionen emellertid i det angripna beslutet, utan att begå ett fel, anse att tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena inte var relevant för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

196 Mot bakgrund av åtagandenas tillkomsthistoria, som det erinras om i punkterna 169–175 ovan, behövde kommissionen nämligen inte anse att avvikelsen mellan lydelsen i förslaget till åtaganden av den 14 juli 2013 och förslaget till åtaganden av den 16 juli 2013 var väsentlig.

197 Detta är fallet särskilt eftersom enligt systematiken i de berörda bestämmelserna i åtagandena i ärendet IAG/bmi, vilken framgår av det sätt på vilket bestämmelserna är strukturerade, regleras villkoren för förvärv av hävdvunna rättigheter i dessa bestämmelser genom den klausul som motsvarar klausul 1.10 i de slutliga åtagandena.

198 Eftersom sökanden genom tillägget ”i enlighet med anbudet” ändrade klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, hade kommissionen således desto mindre skäl att anta att denna ändring av lydelsen kunde vara något annat än en ”mindre språklig ändring” i den mening som avsågs i RM-formuläret.

199 Om parterna i fusionen hade haft för avsikt att ge bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i de slutliga åtagandena en annan innebörd jämförd med bestämmelserna i åtagandena i ärendet IAG/bmi, kunde och borde de dessutom ha informerat kommissionen om detta genom att tydligt ange det i RM-formuläret.

200 Av det ovan anförda följer att sökanden inte har lyckats vederlägga slutsatsen i punkt 63 i det angripna beslutet. Av detta följer att formuleringen ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena endast utgör en ”mindre språklig ändring” jämförd med åtagandena i ärendet IAG/bmi, enligt vilka det för beviljande av hävdvunna rättigheter inte krävs att lufttrafik ska ha tillhandahållits i enlighet med anbudet under nyttjandeperioden.

Systematisk tolkning av bestämmelserna i fråga

201 Enligt punkt 57 i det angripna beslutet tyder den omständigheten att de slutliga åtagandena innehåller en definition av ”missbruk” men inte av ”lämplig användning” på att det finns en likvärdighet mellan ”lämplig användning” och ”frånvaro av missbruk”. En situation som inte motsvarar ”missbruk” av ankomst- och avgångstider kan således betraktas som ”lämplig användning”.

202 I punkt 64 i det angripna beslutet anges att hävdvunna rättigheter regleras i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena, medan klausul 1.9 avser det mål som eftersträvas med åtagandet avseende ankomst- och avgångstider. Det strider således mot systematiken i bestämmelserna i fråga att för beviljande av hävdvunna rättigheter kräva att villkoren i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena ska vara uppfyllda.

203 Sökanden har invänt mot denna tolkning genom en rad argument.

204 Tribunalen påpekar för det första, inom ramen för prövningen av kommissionens tolkning i det angripna beslutet mot bakgrund av sökandens argument, att det i punkt 100 ovan, med avseende på likställandet i det angripna beslutet mellan ”lämplig användning” och frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, konstateras att begreppet ”lämplig användning” inte har någon verkan i sig, utan kräver en referensram mot bakgrund av vilken det kan fastställas vad som i förevarande fall utgör användning som kan betraktas som ”lämplig”.

205 Under dessa omständigheter finns det allmänt taget inget som hindrar att kommissionen stöder sig på andra bestämmelser i de slutliga åtagandena för att ge begreppet ”lämplig användning” en precis innebörd.

206 Vidare är ett likställande av ”lämplig användning” med frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena motiverat i flera hänseenden.

207 Begreppet ”missbruk” har en innebörd som kan förstås som ”olämplig eller icke avsedd användning”, såsom det konstateras i punkt 103 ovan, vilket innebär att det är lämpligt att ”lämplig användning” likställs med frånvaro av ”missbruk”.

208 Vidare har sökanden kritiserat intervenienten för att ha underutnyttjat ankomst- och avgångstiderna. I klausul 1.13 b i de slutliga åtagandena regleras dock just den situationen att ankomst- och avgångstiderna har underutnyttjats och där betecknas detta som ”missbruk”.

209 Avslutningsvis ska det påpekas att i åtagandena i ärendet IAG/bmi, vilka parterna i fusionen borde ha tillämpat som mall för hävdvunna rättigheter i de slutliga åtagandena i enlighet med kommissionens uttryckliga begäran, ingår bestämmelserna om ”missbruk” i avsnittet med rubriken ”Beviljande av hävdvunna rättigheter till ankomst- och avgångstiderna”. Det måste således konstateras att med hänsyn till det sätt på vilket dessa åtaganden är strukturerade är bestämmelserna om ”missbruk” relevanta för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

210 I motsats till vad sökanden har hävdat är nämligen avsnittsrubrikerna i juridiska texter relevanta vid en systematisk tolkning av bestämmelserna.

211 Som det konstateras i punkt 200 ovan förväntades parterna i fusionen infoga hävdvunna rättigheter ”av det slag” som hade föreslagits i åtagandena i ärendet IAG/bmi och kommissionen hade därför fog för att anse att skillnaden mellan lydelsen i klausul 1.3.1 i dessa åtaganden och lydelsen i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena endast utgjorde en ”mindre språklig ändring”, som inte innebar att parterna i fusionen ville ge de hävdvunna rättigheter som föreskrevs i de slutliga åtagandena en annan innebörd.

212 Det ska således konstateras att bestämmelserna om ”missbruk” kan vara relevanta för beviljandet av hävdvunna rättigheter i förevarande fall.

213 Tribunalen påpekar för det andra att enligt systematiken i de relevanta bestämmelserna i åtagandena i ärendet IAG/bmi regleras villkoren för förvärv av hävdvunna rättigheter, som det anges i punkt 197 ovan, genom klausul 1.3.2, vilken motsvarar klausul 1.10 i de slutliga åtagandena, medan klausul 1.3.1, vilken motsvarar klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, syftar till att specificera den ”konkurrerande lufttrafik” som kan tillhandahållas under nyttjandeperioden.

214 Denna samma struktur återfinns i de slutliga åtagandena, som det tydligt framgår av definitionerna av begreppen i dem.

215 De ifrågavarande bestämmelsernas struktur blir ännu tydligare när klausulerna rörande specificeringen av ”konkurrerande lufttrafik” i åtagandena i ärendena A++ och IAG/bmi jämförs med klausul 1.9 i de slutliga åtagandena.

216 Av klausul 1.2.6 i åtagandena i ärendet A++, i vilka beviljande av hävdvunna rättigheter för övrigt inte föreskrivs som ett alternativ, framgår nämligen att det ankommer på det nytillträdande flygbolaget att använda ankomst- och avgångstiderna endast för att ”tillhandahålla den lufttrafik som föreslagits i anbudet” och att de inte får användas för att trafikera någon annan flyglinje. Hänvisningen till anbudet tjänar till att precisera den lagliga användningen av ankomst- och avgångstiderna på de berörda flyglinjerna.

217 I klausul 1.3.1 i åtagandena i ärendet IAG/bmi avseende ”konkurrerande lufttrafik”, specificeras liksom i klausul 1.2.6 i åtagandena i ärendet A++ den lagliga användningen av ankomst- och avgångstiderna. I stället för att härvidlag hänvisa till det nytillträdande flygbolagets anbud preciseras dock i första meningen i nämnda klausul vad som avses med begreppet laglig användning, det vill säga att lufttrafik tillhandahålls mellan det berörda flygplatsparet. Eftersom det nytillträdande flygbolaget i ärendet IAG/bmi emellertid hade möjlighet att förvärva hävdvunna rättigheter, vilket just innebär möjligheten att använda ankomst- och avgångstiderna på vilken flyglinje som helst, var det lämpligt att i andra meningen i klausul 1.3.2 klargöra att förbudet mot att använda ankomst- och avgångstiderna för ett annat flygplatspar inte var absolut tillämpligt, utan var tillämpligt endast under nyttjandeperioden och fram till dess att det nytillträdande flygbolaget hade förvärvat hävdvunna rättigheter.

218 Vad gäller åtagandena i ärendet IAG/bmi ska den andra meningen i klausul 1.3.1 således endast förstås som ett förtydligande.

219 Klausul 1.9 i de slutliga åtagandena följer i princip mallen i klausul 1.3.1 i åtagandena i ärendet IAG/bmi. I första meningen i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena specificeras nämligen den lagliga användningen av ankomst- och avgångstiderna, genom att det anges att det nytillträdande flygbolaget ”som en allmän regel” endast får använda ankomst- och avgångstiderna för att tillhandahålla lufttrafik mellan det berörda stadsparet. I den andra meningen preciseras att detta förbud inte är tillämpligt om det nytillträdande flygbolaget har tillhandahållit denna lufttrafik under nyttjandeperioden.

220 Under dessa omständigheter framgår det att infogandet av tillägget ”i enlighet med anbudet”, i den mån denna formulering såsom sökanden har hävdat ska förstås som en ”faktisk” definition av hävdvunna rättigheter, utgör en märkbar avvikelse från det sätt på vilket motsvarande åtaganden i ärendet IAG/bmi, vilka parterna i fusionen förväntades använda som mall, är strukturerade.

221 Andra meningen i klausul 1.3.1 i åtagandena i ärendet IAG/bmi syftar nämligen endast till att klargöra den omständigheten att förbudet mot att använda ankomst- och avgångstiderna för ett annat stadspar inte är tillämpligt i det fall att hävdvunna rättigheter har förvärvats. Denna mening innehåller således inga kvalitativa krav som villkorar användningen av ankomst- och avgångstiderna för andra flyglinjer.

222 I åtagandena i ärendet A++ tjänar hänvisningen till det nytillträdande flygbolagets anbud för övrigt endast till att förtydliga den omständigheten att ankomst- och avgångstiderna endast får användas på den flyglinje som anges i nämnda anbud, utan att det åläggs några krav vad gäller användningen av ankomst- och avgångstiderna.

223 Även om det av det ovanstående framgår att parterna i fusionen, genom att kombinera bestämmelser som hämtats ur åtagandena i ärendet IAG/bmi med en del av en mening som hämtats ur åtagandena i ärendet A++, avvek från åtagandena i ärendet IAG/bmi, vilka de dock förväntades använda som mall, ska det påpekas att tolkningen, att klausul 1.9 i de slutliga åtagandena innehåller en ”faktisk” definition av hävdvunna rättigheter, i flera avseenden är oförenlig med systematiken i bestämmelserna i fråga.

224 För det första syftar, som det framgår av klausulerna 1.9 och 1.10 i de slutliga åtagandena och som det dessutom styrks av avsnittet med definitioner i nämnda åtaganden, den förstnämnda av dessa klausuler till att ange hur ankomst- och avgångstiderna får användas under nyttjandeperioden, medan den andra innehåller de villkor som ska uppfyllas för att förvärva hävdvunna rättigheter.

225 Att betrakta den andra meningen i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena som en ”faktisk” definition av villkoren för beviljande av hävdvunna rättigheter strider under dessa omständigheter mot systematiken i bestämmelserna i fråga.

226 För det andra skulle det, om påståendet att klausul 1.9 i de slutliga åtagandena innehåller en ”faktisk” definition av villkoren för beviljande av hävdvunna rättigheter godtogs, inte endast finnas två definitioner av detta begrepp, utan det skulle dessutom leda till motstridiga villkor för beviljandet av hävdvunna rättigheter.

227 Av andra meningen i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena följer nämligen, å ena sidan, att det nytillträdande flygbolaget måste ha tillhandahållit lufttrafik ”i enlighet med anbudet” under nyttjandeperioden och av klausul 1.10 i de slutliga åtagandena följer, å andra sidan, att ankomst- och avgångstiderna under nyttjandeperioden måste ha varit föremål för ”lämplig användning” från det nytillträdande flygbolagets sida.

228 Det argument som sökanden har anfört i syfte att undanröja denna motstridighet kan inte godtas.

229 Enligt sökanden ska det, för att ”undvika en konflikt mellan klausul 1.9 och klausul 1.10” i de slutliga åtagandena, granskas om ankomst- och avgångstiderna har använts ”i enlighet med anbudet”, i syfte att fastställa huruvida ”lämplig användning” föreligger.

230 Sökandens påstående innebär emellertid att tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena först uppställs som ett villkor för beviljandet av hävdvunna rättigheter, varigenom det skapas en motstridighet till klausul 1.10 i nämnda åtaganden, varefter denna motstridighet undanröjs genom att ”lämplig användning” likställs med användning ”i enlighet med anbudet”.

231 Ett sådant tolkningssätt är dock inte endast konstlat, utan strider även mot den omständigheten att det av klausul 1.10 i de slutliga åtagandena uttryckligen framgår att det i denna klausul definieras vad som avses med hävdvunna rättigheter och anges villkoren för beviljande av hävdvunna rättigheter.

232 För det tredje följer det dessutom av en prövning av relevansen av uppgifterna i RM-formuläret att tillägget ”i enlighet med anbudet” endast är en ”mindre språklig ändring”.

233 Under dessa omständigheter kan sökanden inte vinna framgång med synsättet att tillägget ”i enlighet med anbudet” ska betraktas som ett väsentligt villkor för beviljandet av hävdvunna rättigheter som i praktiken ersätter det uttryckliga villkor som anges i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena.

234 Det framgår således att svårigheten att tolka begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena följer av den omständigheten att parterna i fusionen har infogat tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i nämnda åtaganden. I stället för att använda bestämmelser av det slag som angavs i åtagandena i ärendet IAG/bmi, såsom kommissionen uttryckligen hade begärt, valde parterna i fusionen nämligen att kombinera bestämmelserna i dessa åtaganden med delar som hämtats ur åtagandena i ärendet A++ och samtidigt lägga till formuleringen ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena.

235 Tribunalen konstaterar för det tredje att sökanden inte har anfört några argument avseende systematiken i de relevanta bestämmelserna i de slutliga åtagandena som kan ifrågasätta att ”lämplig användning” ska likställas med frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i åtagandena.

236 Sökanden har i detta sammanhang för det första hävdat att bestämmelserna om ”missbruk” i klausulerna 1.13 och 1.14 i de slutliga åtagandena har ett eget syfte, vilket innebär att begreppet ”missbruk” i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena inte kan användas för att fastställa innebörden av begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i nämnda åtaganden.

237 Sökanden har härvidlag påpekat att de åtaganden avseende ankomst- och avgångstider som kommissionen tidigare godtagit, såsom exempelvis åtagandena i ärendet A++, innehöll klausuler om ”missbruk”, trots att de inte innehöll några bestämmelser om hävdvunna rättigheter.

238 Sökanden har i detta sammanhang dessutom hävdat att det mål som eftersträvas med klausuler om ”missbruk” är att skydda integriteten hos åtagandet avseende ankomst- och avgångstider och det flygbolag som tillhandahåller ankomst- och avgångstiderna.

239 Dessa argument saknar relevans. Det räcker härvidlag att påpeka, såsom kommissionen med rätta har gjort, att den omständigheten att bestämmelserna om ”missbruk” har ett eget syfte inte hindrar att klausul 1.13 i de slutliga åtagandena avseende ”missbruk” kan vara relevant också för att fastställa vad som utgör ”lämplig användning”.

240 Sökanden har för det andra hävdat att det följer av klausulerna 1.13 och 1.14 i de slutliga åtagandena att granskningen av ”missbruk” sker kontinuerligt under nyttjandeperioden för ankomst- och avgångstiderna, det vill säga under sex IATA-säsonger, medan granskningen av ”lämplig användning”, enligt klausul 1.11 i de slutliga åtagandena, äger rum vid utgången av nyttjandeperioden.

241 Sökanden har av detta dragit slutsatsen att det är ”absurt och konstlat” att vid utgången av nyttjandeperioden granska huruvida ”missbruk” förekommit. I bestämmelserna i klausul 1.14 i de slutliga åtagandena anges nämligen att i det fall det nytillträdande flygbolaget gjort sig skyldigt till ”missbruk” av ankomst- och avgångstider, ska avtalet om frigörande av ankomst- och avgångstider hävas, vilket innebär att ett ”nytillträdande flygbolag som gjort sig skyldigt till missbruk inte kan nå utgången av nyttjandeperioden och göra anspråk på att beviljas hävdvunna rättigheter”.

242 Det ska härvidlag betonas att i motsats till vad sökanden har hävdat innebär den omständigheten att granskningen av ”missbruk” sker kontinuerligt under nyttjandeperioden inte att en senare granskning avseende ”lämplig användning” är överflödig. Det kan nämligen alltid hända att det förfarande som föreskrivs i klausul 1.14 i de slutliga åtagandena inte har följts, att det nytillträdande flygbolaget har upphört med ”missbruket” inom den angivna fristen eller att parterna inte gör gällande sin rätt att häva avtalet om frigörande av ankomst- och avgångstider på grund av det nytillträdande flygbolagets missbruk.

243 Sökanden har för det tredje gjort gällande att likvärdigheten mellan ”lämplig användning” och frånvaro av ”missbruk” gör det förfarande som föreskrivs i klausul 1.11 i de slutliga åtagandena överflödigt, enligt vilket kommissionen eventuellt godkänner de hävdvunna rättigheterna efter att ha rådgjort med förvaltaren. I den mån ett nytillträdande flygbolag iakttar principen ”använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den” i enlighet med slotsförordningen och i övrigt tillhandahåller ankomst- och avgångstiderna utan ”missbruk”, tilldelas nämligen detta bolag automatiskt ankomst- och avgångstiderna för nästa tidtabellssäsong i enlighet med artikel 8.2 i nämnda förordning. Om detta vore tillräckligt för att erhålla hävdvunna rättigheter skulle det i åtagandena ha föreskrivits att det nytillträdande flygbolaget anses ha hävdvunna rättigheter på villkor att det fortfarande förfogar över ankomst- och avgångstiderna i enlighet med slotsförordningen vid utgången av nyttjandeperioden.

244 Kommissionen har härvidlag i punkt 83 i sitt svaromål, utan att motsägas av sökanden, påpekat att sökanden felaktigt har begränsat räckvidden av bestämmelserna om ”missbruk” i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena till principen ”använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den”. Av själva lydelsen i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena framgår nämligen att enbart iakttagande av sistnämnda regel inte räcker för att konstatera frånvaro av ”missbruk”.

245 Det argument som sökanden för det fjärde har anfört avseende ett påstått ”koherent system” kan inte godtas.

246 Enligt sökanden följer det av klausulerna 1.1, 1.9, 1.10, 1.24, 1.26 och 1.27 i de slutliga åtagandena att de bildar ett koherent system inom ramen för vilket ankomst- och avgångstider ställs till förfogande för nytillträdande flygbolag för tillhandahållande av en daglig flygning mellan flygplatsparet i fråga med högst sju flygningar per vecka. Nytillträdande flygbolag måste som ”huvudsakliga villkor” i sina formella anbud ange antalet flygningar och således de ankomst- och avgångstider de önskar erhålla. De formella anbuden bedöms och rangordnas vid behov efter effektiviteten i det konkurrenstryck som kommer att utövas. Antalet flygningar som begärs utgör härvid ett bedömningskriterium. När ankomst- och avgångstiderna väl har tilldelats på basen av det formella anbudet ankommer det på det nytillträdande flygbolaget att använda dessa ankomst- och avgångstider i enlighet med anbudet under sex på varandra följande säsonger innan det kan få tillstånd att använda ankomst- och avgångstiderna för ett annat stadspar i enlighet med den bedömning som syftar till att fastställa huruvida det potentiella nytillträdande flygbolagets användning av ankomst- och avgångstiderna utgör ”lämplig användning”.

247 Tribunalen påpekar att sökandens argumentering framför allt består i att dra slutsatser utifrån bestämmelserna om det nytillträdande flygbolagets anbud och bedömningen av detta anbud i syfte att tolka begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena avseende beviljandet av hävdvunna rättigheter.

248 Som kommissionen har påpekat är bestämmelserna om det nytillträdande flygbolagets anbud och bedömningen av detta anbud relevanta för beviljandet av korrigerande ankomst- och avgångstider till det nytillträdande flygbolaget, men tjänar på det systematiska planet inte till att uppställa villkor som det nytillträdande flygbolaget måste uppfylla för att beviljas hävdvunna rättigheter. Av detta samma skäl kan sökanden inte grunda något argument på kommissionens och den oberoende förvaltarens bedömning av intervenientens anbud.

249 Av det ovan anförda följer att enligt en systematisk tolkning av bestämmelserna i fråga kan begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena förstås som frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i åtagandena. Sökanden har följaktligen inte lyckats visa att den systematiska tolkning som kommissionen tillämpade i det angripna beslutet strider mot den allmänna systematiken i bestämmelserna i de slutliga åtagandena.

Tolkning av bestämmelserna i fråga med beaktande av det mål som eftersträvas med dem och deras sammanhang

250 Enligt punkterna 54–57 i det angripna beslutet syftar beviljandet av hävdvunna rättigheter till att locka ett potentiellt nytillträdande flygbolag att tillhandahålla lufttrafik på flyglinjen London–Philadelphia. Det är därför viktigt att kriterierna för beviljande av hävdvunna rättigheter är tydliga och kontrollerbara och garanterar det nytillträdande flygbolagets rättssäkerhet. Endast en tolkning enligt vilken ”lämplig användning” förstås som frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena garanterar den nödvändiga rättssäkerheten.

251 Sökanden har invänt mot denna tolkning genom en rad argument.

252 Sökanden har bland annat hävdat att tolkningen i det angripna beslutet utgör ett åsidosättande av det mål som eftersträvas med bestämmelserna i fråga och deras sammanhang.

253 Sökanden har för det första, vad gäller det mål som eftersträvas med bestämmelserna i fråga och mot bakgrund av vilket begreppet ”lämplig användning” ska tolkas, hävdat att målsättningen med de slutliga åtagandena är att se till att de korrigerande ankomst- och avgångstiderna används under

nyttjandeperiodens sex säsonger, så att ett maximalt konkurrenstryck och således maximalt möjliga fördelar för konsumenterna uppkommer, bland annat genom att i den mån det är möjligt tillhandahålla den dagliga lufttrafik som tidigare tillhandahölls av US Airways. Sökanden har i detta sammanhang hävdat att målsättningen med de slutliga åtagandena är att undanröja alla allvarliga tvivel som orsakas av fusionen. Kommissionens tolkning är således felaktig, i den del som den lägger alltför stor vikt vid målsättningen att göra ankomst- och avgångstiderna mer attraktiva.

254 Tribunalen erinrar härvidlag om att åtagandena utgör en oskiljaktig del av godkännandebeslutet och ska tolkas mot bakgrund av det, såsom det konstateras i punkt 112 ovan.

255 Som det följer av bland annat första stycket i de slutliga åtagandena ingick parterna i fusionen nämnda åtaganden för att kommissionen skulle kunna konstatera att dess allvarliga tvivel hade skingrats och således förklara fusionen förenlig med den inre marknaden.

256 Som sökanden medgav i punkt 14 i ansökan till tribunalen ansåg kommissionen nämligen att det var nödvändigt att infoga hävdvunna rättigheter för att skingra alla de allvarliga tvivel som föranleddes av fusionen.

257 Av punkt 179 i godkännandebeslutet framgår att kommissionen kunde godta åtagandena avseende ankomst- och avgångstider endast i den mån det stod tillräckligt klart att ett nytillträdande flygbolag faktiskt skulle ta över ankomst- och avgångstiderna.

258 Den målsättning som angavs för beviljandet av hävdvunna rättigheter var således, som det framgår av punkt 1.1 i RM-formuläret av den 30 juli 2013 och bekräftas i punkt 181 i godkännandebeslutet, att göra erbjudandet om ankomst- och avgångstider mer attraktivt.

259 Det ska dessutom erinras om att kommissionen i punkt 186 i godkännandebeslutet konstaterade att åtagandet avseende ankomst- och avgångstider, bland annat mot bakgrund av ”indikationer för ett sannolikt och snabbt inträde”, var ”en nyckelfaktor för ett sannolikt och snabbt inträde av en ny aktör på flyglinjen London–Philadelphia”.

260 Som det framgår av den rättspraxis som det erinras om i punkt 118 ovan måste för övrigt kommissionen med säkerhet kunna dra slutsatsen att det kommer att vara möjligt att genomföra åtagandena.

261 Av detta följer, som det anges i punkt 55 i det angripna beslutet, att infogandet av hävdvunna rättigheter i de slutliga åtagandena syftade till att locka ett nytillträdande flygbolag att ta över ankomst- och avgångstiderna, för att på så sätt göra det tillräckligt sannolikt att åtagandena faktiskt skulle genomföras.

262 Sökandens påstående avseende ett ”maximalt konkurrenstryck”, vilket bland annat innebär att den dagliga lufttrafik som US Airways tidigare tillhandahöll ska tillhandahållas i den mån det är möjligt, kan däremot inte godtas.

263 För det första finner nämligen argumentet avseende ett maximalt konkurrenstryck inget stöd i godkännandebeslutet, som det framgår av den ovan gjorda prövningen. Även om sökanden härvidlag har stött sig på punkterna 180 och 186 i godkännandebeslutet, räcker det att konstatera att lydelsen i dessa punkter inte styrker sökandens argument.

264 För det andra finner argumentet avseende ett maximalt konkurrenstryck inte heller något stöd i bestämmelserna i klausulerna 1.24–1.27 i de slutliga åtagandena avseende det potentiella nytillträdande flygbolagets anbud och urvalsförfarandet, av vilka det enligt sökanden följer att den aktör som ska väljas är den som utövar det effektivaste konkurrenstrycket.

265 Härvid räcker det att påpeka att som det konstateras i punkt 248 ovan är bestämmelserna om det nytillträdande flygbolagets anbud och bedömningen av detta anbud relevanta för beviljandet av korrigerande ankomst- och avgångstider till det nytillträdande flygbolaget, men är inte avsedda att ange de villkor som det nytillträdande flygbolaget måste uppfylla för att beviljas hävdvunna rättigheter.

266 För det tredje är de hävdvunna rättigheternas själva natur oförenlig med sökandens argument att begreppet ”lämplig användning” ska tolkas så, att ett ”maximalt konkurrenstryck” ska säkerställas.

267 Beviljandet av hävdvunna rättigheter innebär nämligen att det nytillträdande flygbolaget har möjlighet att använda ankomst- och avgångstiderna på vilken flyglinje som helst efter att ha tillhandahållit lufttrafik under sex IATA-säsonger. Under dessa omständigheter kan det mål som eftersträvas med att infoga hävdvunna rättigheter i de slutliga åtagandena inte vara att skapa ett maximalt konkurrenstryck på flyglinjen London–Philadelphia.

268 För det fjärde ska det påpekas att kommissionen enligt den rättspraxis som anges i punkterna 119 och 120 ovan under alla omständigheter har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när den bedömer huruvida åtagandena utgör en direkt och tillräcklig åtgärd som tydligt kan skingra alla allvarliga tvivel.

269 Eftersom kommissionen inom ramen för sitt utrymme för skönsmässig bedömning vid antagandet av godkännandebeslutet ansåg att det var nödvändigt att infoga en möjlighet att förvärva hävdvunna rättigheter för att göra ankomst- och avgångstiderna mer attraktiva, så att inträdet av en konkurrent blev tillräckligt sannolikt och åtagandena kunde skingra kommissionens tvivel om fusionens förenlighet med den inre marknaden, kan sökanden inte ersätta denna bedömning med sin egen bedömning, enligt vilken det mål som eftersträvades med beviljandet av ankomst- och avgångstiderna var att garantera att det potentiella nytillträdande flygbolaget skulle utöva ett maximalt konkurrenstryck på flyglinjen London–Philadelphia.

270 Detta gäller särskilt eftersom sökanden inte har kritiserat kommissionen för att ha gjort en uppenbart oriktig bedömning i samband med den bedömning som ledde fram till godkännandebeslutet.

271 Av detta följer att kommissionen i det angripna beslutet med rätta kunde anse att det mål som eftersträvades genom möjligheten att bevilja hävdvunna rättigheter var att göra ankomst- och avgångstiderna mer attraktiva.

272 Sökanden har för det andra bestritt kommissionens tolkning i punkt 57 i det angripna beslutet, enligt vilken begreppet ”lämplig användning” i syfte att garantera den nödvändiga rättssäkerheten ska tolkas så, att det avser frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena.

273 Enligt sökanden garanteras det nytillträdande flygbolaget en mycket större rättssäkerhet om begreppet ”lämplig användning” tolkas så, att det omfattar användning ”i enlighet med anbudet”, eftersom det är det nytillträdande flygbolaget självt som anger villkoren i sitt anbud. Den omständigheten att det nytillträdande flygbolaget avviker från sitt anbud kan förvisso vara en källa till osäkerhet, men då är det flygbolaget självt som är ansvarigt för detta.

274 Tribunalen betonar härvidlag för det första rättssäkerhetens betydelse för det nytillträdande flygbolaget.

275 Det ska erinras om att det av punkt 125 ovan följer att lydelsen i de slutliga åtagandena även är relevant för tredje man som övertar verksamheten från parterna i koncentrationen, eftersom villkoren för övertagandet av verksamheten i stor utsträckning bestäms av åtagandena, vilka således är av betydelse för tredje mans affärsval och kan skapa berättigade förväntningar.

276 Tribunalen erinrar för det andra om att enligt den tolkning som sökanden har anfört innebär begreppet ”lämplig användning” att kommissionen har ett utrymme för skönsmässig bedömning vid fastställandet av huruvida användning av ankomst- och avgångstiderna som inte helt är ”i enlighet med anbudet” ändå kan anses utgöra ”lämplig användning”.

277 Själva förekomsten av ett sådant utrymme för skönsmässig bedömning när kommissionen fattar beslut om hävdvunna rättigheter innebär dock i princip att beviljandet av hävdvunna rättigheter blir mindre förutsebart för det nytillträdande flygbolaget än om bestämmelserna om ”missbruk” är tillämpliga. Detta gäller desto mer i förevarande fall, eftersom de slutliga åtagandena inte innehåller några klara och tydliga uppgifter mot bakgrund av vilka detta utrymme för skönsmässig bedömning ska utövas, med undantag för bestämmelserna om ”missbruk”, vilka enligt sökanden inte ska beaktas.

278 Av det ovan anförda följer att kommissionens tolkning, enligt vilken begreppet ”lämplig användning” ska förstås som frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, är förenlig med det mål som eftersträvas med de ifrågavarande bestämmelserna.

279 Vad för det tredje gäller en tolkning mot bakgrund av de slutliga åtagandenas sammanhang, påpekar tribunalen att det i punkt 124 ovan konstateras att nämnda åtaganden ska tolkas med beaktande av slotsförordningen.

280 Det är utrett att intervenientens användning av ankomst- och avgångstiderna under nyttjandeperioden uppfyllde de krav som enligt artikel 10.2 och 10.3 i slotsförordningen gäller för behållande av ankomst- och avgångstider.

281 Den omständigheten att ankomst- och avgångstiderna har använts i enlighet med bestämmelserna i artikel 10.2 och 10.3 i slotsförordningen innebär visserligen inte nödvändigtvis att användningen måste betraktas som ”lämplig användning” i den mening som avses i klausul 1.10 i de slutliga åtagandena. Som sökanden har påpekat har bestämmelserna i artikel 10.2 och 10.3 i slotsförordningen nämligen en egen målsättning, som inte kan förväxlas med det mål som eftersträvas genom beviljandet av hävdvunna rättigheter.

282 Den tolkning som sökanden har anfört avviker dock från de relevanta bestämmelserna i unionens regelverk på området.

283 Eftersom bestämmelserna i artikel 10.2 och 10.3 i slotsförordningen utgör ett referensregelverk inom unionen, kan det förväntas att det tydligt skulle ha framgått av de slutliga åtagandenas lydelse, om villkoren för beviljande av hävdvunna rättigheter hade skiljt sig från detta regelverk. Som det följer av den ovan gjorda prövningen är detta dock inte fallet i förevarande fall. Den tolkning som sökanden har anfört grundar sig nämligen främst på tillägget ”i enlighet med anbudet” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena, vilket som det konstateras i punkt 200 ovan endast utgör en ”mindre språklig ändring”.

284 Sökanden har vidare betonat den omfattning i vilken intervenienten har underutnyttjat ankomst- och avgångstiderna, vilken enligt sökanden saknar motsvarighet, i syfte att göra gällande att det är otänkbart att intervenienten mot bakgrund av detta omotiverade underutnyttjande kan göra anspråk på att beviljas hävdvunna rättigheter.

285 Sökanden har dessutom hävdat att enligt sökandens beräkningar kunde intervenienten, om kommissionens tolkning är korrekt, ha använt ankomst- och avgångstiderna till endast 65 procent och ändå ha gjort anspråk på att beviljas hävdvunna rättigheter, vilket hindrar de mål som eftersträvas med de slutliga åtagandena och således visar att kommissionens tolkning är felaktig.

286 Härvid framgår av de tabeller som sökanden ingett i punkt 42 i sin ansökan till tribunalen att underutnyttjandet under nyttjandeperioden bland annat beror på den omständigheten att intervenienten lämnade tillbaka 389 ankomst- och avgångstider till samordnaren innan fristen för tillbakalämning hade löpt ut, medan endast 81 ankomst- och avgångstider inte användes på grund av inställda flygningar.

287 Av dessa tabeller framgår dessutom att intervenientens användning av ankomst- och avgångstiderna under nyttjandeperioden, tillbakalämnade ankomst- och avgångstider ej medräknade, uppgick till en nivå som varierade mellan 92 procent och 100 procent.

288 Av detta följer att omfattningen av det underutnyttjande som sökanden påtalat bland annat beror på den omständigheten att intervenienten använde möjligheten att i enlighet med i artikel 10.3 i slotsförordningen lämna tillbaka ankomst- och avgångstider till samordnaren innan fristen för tillbakalämning hade löpt ut, vilket innebär att de ankomst- och avgångstider som lämnades tillbaka inte ska beaktas vid beräkningen av nyttjandegraden på 80 procent, i enlighet med den regel som fastställs i artikel 10.2 i nämnda förordning.

289 Frågan huruvida hänvisningen i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena till principen ”använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den” i artikel 10.2 i slotsförordningen även ska tolkas som en implicit hänvisning till artikel 10.3 i nämnda förordning uppkommer dock inte i förevarande fall.

290 Sökanden har nämligen vid tribunalen inte bestritt det angripna beslutet i den del som kommissionen i punkt 83 i det nämnda beslutet tillämpade artikel 10.3 i slotsförordningen för att dra slutsatsen att återlämnade ankomst- och avgångstider inte ska beaktas vid tillämpningen av principen ”använd ankomst- eller avgångstiden eller förlora den” och den tröskel på 80 procent som följer av artikel 10.2 i samma förordning. Sökanden har i punkt 7 i repliken uttryckligen erkänt att intervenienten inte ägnade sig åt ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena.

291 Sökandens argument avseende den omständigheten att till och med en användning av ankomst- och avgångstiderna på endast 65 procent skulle ha gjort det möjligt för intervenienten att beviljas hävdvunna rättigheter är under alla omständigheter hypotetiskt. Av de tabeller som sökanden har lämnat in framgår nämligen att även om både de ankomst- och avgångstider som lämnades tillbaka och de ankomst- och avgångstider som inte användes på grund av inställda flygningar beaktas, låg intervenientens nyttjandegrad för ankomst- och avgångstiderna på mellan 76,4 procent och 81 procent under de sex IATA-säsongerna. Under dessa omständigheter kan det i motsats till vad sökanden har hävdat inte konstateras att de slutliga åtagandenas syften har hindrats.

292 Mot bakgrund av det ovan anförda konstaterar tribunalen att tolkningen i det angripna beslutet, enligt vilken begreppet ”lämplig användning” ska förstås som frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, stöds av det mål som eftersträvas med bestämmelserna i fråga och deras sammanhang.

Tribunalens slutsats

293 Av det ovan anförda följer att kommissionens tolkning i det angripna beslutet, enligt vilken begreppet ”lämplig användning” i klausul 1.9 i de slutliga åtagandena ska tolkas så, att det avser frånvaro av ”missbruk” (*misuse*) i den mening som avses i klausul 1.13 i åtagandena, inte är felaktig och stöds såväl av en bokstavstolkning och en systematisk tolkning av bestämmelserna i fråga som av en tolkning som görs med beaktande av RM-formuläret och det mål som eftersträvas med bestämmelserna i fråga och deras sammanhang.

294 Eftersom sökanden inte har bestritt slutsatsen i punkterna 77, 86 och 90 i det angripna beslutet, enligt vilken intervenientens användning av ankomst- och avgångstiderna inte utgör ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, ska det konstateras att kommissionen inte begick något fel genom att bevilja intervenienten hävdvunna rättigheter, vilket innebär att talan inte kan bifallas på denna grund.

295 Under dessa omständigheter är de argument som sökanden har anfört, men som inte har behandlats inom ramen för den ovan gjorda prövningen, och genom vilka sökanden har invänt mot kommissionens resonemang i punkterna 58–65 i det angripna beslutet, i vilka kommissionen tillbakavisade den tolkning som sökanden hade anfört, riktade mot skäl för nämnda beslut som endast angavs för fullständighetens skull och är således verkningslösa. Det är således inte nödvändigt att pröva huruvida de är välgrundade.

296 Av det ovan anförda följer att talan inte kan bifallas såvitt avser den första grunden.

Den andra grunden

297 Genom den andra grunden, som består av fyra delar, har sökanden gjort gällande att kommissionen inte beaktade alla de faktorer som var relevanta för beviljandet av hävdvunna rättigheter. Sökanden har härvidlag kritiserat kommissionen för att ha underlåtit att bedöma lönsamheten för den lufttrafik som tillhandhålls av intervenienten jämförd med de beviljade ankomst- och avgångstidernas värde (den första delgrunden), inverkan av den omständigheten att intervenienten inte hade begärt att ett särskilt avtal om proportionell fördelning skulle ingås (den andra delgrunden), graden av intervenientens underutnyttjande av ankomst- och avgångstiderna jämfört med andra ärenden i unionen avseende åtaganden som lagts fram av flygbolag (den tredje delgrunden) och de effektivitetsvinster som sökanden visat (den fjärde delgrunden).

298 Kommissionen anser att den andra grunden är verkningslös.

299 Tribunalen påpekar härvidlag att det av punkt 148 i ansökan till tribunalen framgår att sökanden ”åberopar denna grund som en komplettering och/eller subsidiärt till stöd för en ogiltigförklaring av det angripna beslutet, särskilt om tribunalen konstaterar att det är nödvändigt att beakta [intervenientens] särskilda beteende för att bedöma huruvida ’lämplig användning’ förelåg, inbegripet de villkor som [denne] måste uppfylla för att kommissionen skulle bevilja hävdvunna rättigheter”.

300 Av punkt 7 i repliken framgår dessutom att sökanden uttryckligen medger att intervenienten inte har gjort sig skyldig till ”missbruk” av ankomst- och avgångstiderna i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena och ”bekräftar att talan ska ogillas, om tribunalen finner att det var rätt av kommissionen att anse att den enda bedömning som krävdes för godkännandet av hävdvunna rättigheter bestod i att kontrollera att [intervenienten] inte [hade] gjort sig skyldig till ’missbruk’ i den mening som avses i klausul 1.13 i [de slutliga] åtagandena”.

301 Eftersom begreppet ”lämplig användning”, enligt den prövning som gjorts inom ramen för den första grunden, ska tolkas så, att det avser frånvaro av ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, är det således inte nödvändigt att pröva huruvida de argument som har åberopats till stöd för den andra grunden är välgrundade.

302 En bedömning av de olika argument som sökanden har åberopat inom ramen för den andra grunden – det vill säga lönsamheten för den lufttrafik som tillhandhålls av intervenienten jämförd med de beviljade ankomst- och avgångstidernas värde, inverkan av den omständigheten att intervenienten inte hade begärt att ett särskilt avtal om proportionell fördelning skulle ingås, graden av intervenientens underutnyttjande av ankomst- och avgångstiderna jämfört med andra ärenden i unionen avseende

åtaganden som lagts fram av flygbolag och de effektivitetsvinster som sökanden visat – saknar för övrigt relevans när det gäller att bedöma huruvida det förekommit ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena.

303 Av det ovan anförda följer att talan inte kan bifallas såvitt avser den andra grunden.

Sökandens tredje yrkande

304 Sökanden har i sin ansökan yrkat att tribunalen ska fatta ”eventuella övriga beslut som är lämpliga under omständigheterna i målet”.

305 Vidare har sökanden begärt att kommissionen ska anmodas att inge flera handlingar.

306 Sökanden har därefter dragit tillbaka en del av sin begäran om ingivande av handlingar, men har vidhållit begäran i den del som avser intervenientens formella anbud av den 9 oktober 2014 rörande de korrigerande ankomst- och avgångstiderna, förvaltarens rapport av den 23 oktober 2014 om bedömningen av intervenientens formella anbud rörande de korrigerande ankomst- och avgångstiderna, den konfidentiella versionen av beslutet om tilldelning av ankomst- och avgångstider och de konfidentiella versionerna av förvaltarens rapporter om överensstämmelse från slutet av säsongen för de sex säsonger som motsvarar nyttjandeperioden, inbegripet förvaltarens rapport om hävdvunna rättigheter.

307 Intervenienten har i interventionsinlagan ingett den affärsplan som ingick i anbudet. Eftersom sökanden i sina yttranden över interventionsinlagan inte har upprepat sin begäran att hela anbudet ska inges, utan har konstaterat att intervenienten ”tillhandahållit anbudet och affärsplanen”, ska det konstateras att sökanden har avstått från att begära att intervenientens anbud ska inges.

308 Tribunalen har som en åtgärd för processledning begärt att kommissionen ska inge de handlingar avseende vilka sökanden har vidhållit sin begäran, med undantag för de ”konfidentiella versionerna av förvaltarens rapporter om överensstämmelse från slutet av säsongen för de sex säsonger som motsvarar nyttjandeperioden”.

309 Vad gäller sistnämnda handlingar ska det nämligen erinras om att det ankommer på tribunalen att bedöma nyttan av åtgärder för processledning och åtgärder för bevisupptagning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 mars 2015, Deutsche Börse/kommissionen, T-175/12, ej publicerad, EU:T:2015:148, punkt 417 och där angiven rättspraxis).

310 Eftersom det av den ovan gjorda prövningen följer att det för beviljande av hävdvunna rättigheter måste bedömas huruvida intervenientens användande av ankomst- och avgångstiderna utgör ”missbruk” i den mening som avses i klausul 1.13 i de slutliga åtagandena, och parterna är eniga om att så inte är fallet, är ingivandet av ”förvaltarens rapporter om överensstämmelse från slutet av säsongen” utan betydelse för avgörandet av tvisten.

311 I den mån det tredje yrkandet hänför sig till de åtgärder för processledning som beslutats av tribunalen ska det således ogillas.

312 Om det tredje yrkandet däremot ska tolkas som en begäran om att tribunalen ska rikta förelägganden till kommissionen, ska det avvisas. Det ska härvidlag erinras om att enligt fast rättspraxis ankommer det inte på unionsdomstolen att i utövandet av sin lagenlighetsprövning rikta förelägganden till unionsinstitutionerna eller att träda i deras ställe. Det ankommer på den berörda institutionen att, enligt artikel 266 FEUF, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa en dom som har meddelats inom ramen för en talan om ogiltigförklaring (se dom av den 10 november 2017, Icap m.fl./kommissionen, T-180/15, EU:T:2017:795, punkt 35 och där angiven rättspraxis).

313 Av det ovan anförda följer att talan ska ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

314 Enligt artikel 134.1 i rättegångsreglerna ska tappande rättegångsdeltagare förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Enligt artikel 138.3 i rättegångsreglerna får tribunalen besluta att en intervenient ska bära sina rättegångskostnader.

315 Eftersom sökanden har tappat målet och intervenienten inte har framställt några yrkanden om rättegångskostnaderna, ska sökanden bära sina rättegångskostnader och ersätta kommissionens rättegångskostnader, medan intervenienten ska bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar

TRIBUNALEN (första avdelningen i utökad sammansättning)

följande:

1) Talan ogillas.

2) American Airlines, Inc. ska bära sina rättegångskostnader och ersätta de kostnader som uppkommit för Europeiska kommissionen.

3) Delta Air Lines, Inc. ska bära sina rättegångskostnader.

Kanninen Jaeger Półtorak

Porchia Stancu

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 16 december 2020.

Underskrifter

Innehållsförteckning

Bakgrund till tvisten 2

Beslutet om godkännande av fusionen och åtagandena 2

De slutliga åtagandena 6

Det angripna beslutet 9

Förfarandet och parternas yrkanden 12

Rättslig bedömning 13

Den första grunden 13

Bokstavstolkning av bestämmelserna i fråga 14

Principerna för tolkning av begreppet ”i enlighet med anbudet” 15

Tolkning av bestämmelserna i fråga mot bakgrund av uppgifterna i RM-formuläret 17

Systematisk tolkning av bestämmelserna i fråga 24

Tolkning av bestämmelserna i fråga med beaktande av det mål som eftersträvas med dem och deras sammanhang 29

Tribunalens slutsats 33

Den andra grunden 34

Sökandens tredje yrkande 35

Rättegångskostnader 36