VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2018. gada 16. maijā*

Konkurence – Koncentrācija – Gaisa transporta tirgus – Lēmums, ar kuru koncentrācija atzīta par saderīgu ar iekšējo tirgu, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas konkrētas saistības – Prasība atbrīvot no daļas pienākumu, kas ir saistību priekšmets – Samērīgums – Tiesiskā paļāvība – Labas pārvaldības princips – Nepareiza pilnvaru izmantošana

Lieta T-712/16

Deutsche Lufthansa AG, Ķelne (Vācija), ko pārstāv *S. Völcker*, advokāts,

prasītāja,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *A. Biolan*, *H. Leupold* un *I. Zaloguin*, pārstāvji,

atbildētāja,

par prasību, kura ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar kuru tiek lūgts atcelt Komisijas 2016. gada 25. jūlija Lēmumu C(2016) 4964 *final*, ar kuru ir noraidīts prasītājas lūgums piešķirt atbrīvojumu no noteiktām saistībām, kas kļuvušas obligātas ar Komisijas 2005. gada 4. jūlija lēmumu, ar kuru ir apstiprināta koncentrācija lietā COMP/M.3770 – *Lufthansa*/*Swiss*.

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs G. Berardis [*G. Berardis*], tiesneši S. Papasavs [*S. Papasavvas*] (referents) un O. Spinjana-Matei [*O. Spineanu-Matei*],

sekretāre: K. Hērena [*C. Heere*n], administratore,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2017. gada 14. septembra tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Tiesvedības priekšvēsture

1 Prasītāja *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa*" vai "prasītāja") ir Vācijas lielākā aviosabiedrība. Tā ir pasaulē lielākās aviosabiedrību alianses *Star Alliance* līdzdibinātāja.

* Tiesvedības valoda – angļu.

2 Papildus *Star Alliance* nolīgumam *Lufthansa* 1995. gada 11. maijā ar *Scandinavian Airlines System* (turpmāk tekstā – "*SAS*") noslēdza divpusēju alianses nolīgumu (turpmāk tekstā – "divpusējs alianses nolīgums") un 1995. gada 1. jūlijā – kodu koplietošanas līgumu, tirdzniecības un pārdošanas līgumu un divpusēju kopuzņēmuma līgumu (turpmāk tekstā – "kopuzņēmuma līgums").

3 Tāpat *Lufthansa* papildus *Star Alliance* nolīgumam 2002. gada 1. jūnijā ar *Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.* (turpmāk tekstā – "*LOT*") noslēdza savstarpēju kodu koplietošanas līgumu, 2003. gada 25. augustā – īpašu vienošanos par cenu sadalījumu, 2003. gada 26. septembrī – stratēģiskās sadarbības nolīgumu, 2004. gada 15. jūnijā – pamatnolīgumu par veicināšanas programmu un 2003. gada 1. oktobrī – *Miles and More* sadarbības nolīgumu.

Lēmums, ar kuru atļauts koncentrācijas darījums starp Lufthansa ***un*** Swiss International Air Lines Ltd

4 Ar 2005. gada 4. jūlija lēmumu (lieta COMP/M.3770 – *Lufthansa*/*Swiss*, turpmāk tekstā – "2005. gada lēmums"), kas pieņemts saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās Regula) (OV 2004, L 24, 1. lpp.) 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 2. punktu, Eiropas Kopienu Komisija atzina, ka koncentrācijas darījums (turpmāk tekstā – "darījums"), ar kuru *Lufthansa* ieguva kontroli pār aviosabiedrību *Swiss International Air Lines Ltd* (turpmāk tekstā – "*Swiss*"), ir saderīgs ar iekšējo tirgu, Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) līgumu un nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu, ievērojot noteiktus nosacījumus un saistības.

5 Veicot darījuma pārskatīšanu, Komisija, pirmkārt, izvērtēja abu aviosabiedrību sniegto pakalpojumu pārklāšanos. Otrkārt, tā pārbaudīja, cik lielā mērā *Lufthansa* veiktā *Swiss* iegāde izslēgtu arī efektīvu konkurenci starp *Swiss* un citām aviosabiedrībām, kas nebija *Lufthansa* grupas daļa, bet bija *Star Alliance* partneri un kam bija saistoši vairāki divpusēji vai daudzpusēji nolīgumi, proti, *SAS*, *LOT*, *Austrian Airlines*, *British Midland Limited* (turpmāk tekstā – "*bmi*"), *United Airlines* un *Air Canada*.

6 Ņemot vērā dažādos sadarbības nolīgumus, kas minēti iepriekš 2. un 3. punktā, un nākotnē iespējamo *Swiss* dalību *Star Alliance*, Komisija secināja, ka *SAS* un *LOT* nebija diez cik lielas intereses konkurēt ar *Swiss* pēc darījuma noslēgšanas.

7 Līdz ar to Komisijas veiktajā darījuma ietekmes uz konkurenci vērtējumā *SAS* un *LOT* tirgus daļas tika pievienotas *Lufthansa* daļām, kā rezultātā radās divas pārklāšanās maršrutos Cīrihe–Stokholma (turpmāk tekstā – "ZRH–STO") un Cīrihe–Varšava (turpmāk tekstā – "ZRH–WAW"). Tā kā tikai *Swiss* un *Star Alliance* partneri – *SAS* maršrutā ZRH–STO un *LOT* maršrutā ZRH–WAW – apkalpoja šos maršrutus un tā kā Cīrihes (Šveice) un Stokholmas (Zviedrija) lidostas bija piesātinātas, Komisija secināja, ka pastāv nopietnas šaubas par šī darījuma saderību ar iekšējo tirgu attiecībā uz šiem diviem maršrutiem.

8 Lai kliedētu šīs nopietnās šaubas, *Lufthansa* un *Swiss* (turpmāk tekstā abas kopā – "puses") 2005. gada 13. jūnijā ierosināja laika nišu saistības, īpaši maršrutos ZRH–STO un ZRH–WAW.

9 Pēc ieinteresēto trešo personu apsvērumiem puses 2005. gada 27. jūnijā papildināja laika nišu saistības ar cenu saistībām, kas ietvertas pušu iesniegto saistību klauzulā 11.1 un kas paredz, ka apvienotā vienība katru reizi, kad tā samazinās publicētās cenas salīdzināmos atskaites maršrutos, piemēros ekvivalentu cenu samazinājumu (procentos) maršrutos ZRH–STO un ZRH–WAW. Šajā klauzulā ir precizēts, ka šis pienākums tiks izbeigts, kad jauns gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs uzsāks darbību šajos maršrutos.

10 Pušu iesniegtās saistības (turpmāk tekstā – "saistības") paredz norīkot pilnvaroto personu, kurai Komisijas uzraudzībā ir jāuzrauga pušu saistību izpilde (turpmāk tekstā – "pilnvarotā persona").

11 Saistībās ietilpst arī pārskatīšanas klauzulas 15.1 un 15.2 (turpmāk tekstā attiecīgi – "pārskatīšanas klauzula 15.1" un "pārskatīšanas klauzula 15.2"), kurās ir noteikts:

> "15.1. Komisija, atbildot uz apvienotās vienības pieprasījumu, kas ir pamatots ar ārkārtas apstākļiem vai būtiskām izmaiņām tirgus apstākļos, piemēram, konkurējošu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu Eiropas pilsētu pārī vai noteiktā un definētā tālsatiksmes pārvadājumā, var atbrīvot no vienas vai vairākām no šīm saistībām, kā arī izmainīt vai aizstāt tās.
>
> 15.2. Pēc apvienotās vienības pieprasījuma Komisija var pārskatīt visas šajā dokumentā ierosinātās saistības, atbrīvot no tām vai tās izmainīt, ņemot vērā tirgus attīstību ilgtermiņā. It īpaši Komisija atsauks pienākumu piešķirt laika nišas, ja tā konstatēs, ka līgumattiecības, uz kurām tā balstīja savu secinājumu par konkurences stimulu mazināšanos starp apvienoto vienību [2005.] gada lēmumā un attiecīgajiem *Lufthansa* alianses pārvadātājiem, ir būtiski mainījušās tā, ka Komisijas norādītajām bažām vairs nav pamata."

Apstrīdētais lēmums

12 2013. gada 4. novembrī puses iesniedza Komisijai prasību atbrīvot no cenu saistībām un, ja iespējams, no laika nišu saistībām un citiem papildu aizsardzības līdzekļiem attiecībā uz piekļuvi ZRH–STO un ZRH–WAW maršrutiem. Šī prasība attiecas tikai uz prasību atbrīvot no cenu saistībām, kas piemērojamas ZRH–STO un ZRH–WAW maršrutiem (turpmāk tekstā – "atbrīvojuma prasība").

13 Atbrīvojuma prasībai bija trīs pamati, proti, pirmkārt, kopuzņēmuma līguma izbeigšana, otrkārt, Komisijas politikas maiņa attiecībā uz alianses partneru vērtēšanu koncentrācijas darījumu pārbaudes kontekstā, kā arī Komisijas vērtējums šajā ziņā tās Lēmumā C(2009) 4608 *final* (2009. gada 22. jūnijs), ar ko koncentrāciju atzīst par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (lieta COMP/M.5335, *Lufthansa/SN Airholding*, turpmāk tekstā – "lēmums *Lufthansa*/*Brussels Airlines*"), un, treškārt, konkurence starp *Swiss*, no vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses.

14 2014. gada 14. februārī *Lufthansa* atbildēja uz Komisijas 2013. gada 22. novembra jautājumiem un 2014. gada 27. aprīlī – uz 2014. gada 26. februāra papildu jautājumiem.

15 2014. gada 12. septembra sanāksmē *Lufthansa* ierosināja izbeigt divpusējās alianses nolīgumu, ja šī izbeigšana ļautu Komisijai apmierināt atbrīvojuma prasību attiecībā uz ZRH–STO maršrutu. 2014. gada 16. oktobrī *Lufthansa* papildināja atbrīvojuma prasību ar dažiem jauniem prasījumiem. 2015. gada 26. janvārī tā atbildēja uz Komisijas jautājumu, nosūtot e-pastu, un 2015. gada 18. maijā tā informēja Komisiju par izmaiņu projektu attiecībā uz tās cenu struktūru.

16 2015. gada 5. martā Komisija informēja *Lufthansa*, ka prasītais atbrīvojums tai varētu tikt piešķirts, ja tā veiks konkrētas izmaiņas ar *SAS* un *LOT* noslēgtajos kodu koplietošanas līgumos. Ar 2015. gada 28. aprīļa e-pastu *Lufthansa* atbildēja, ka tā neplāno veikt šādas izmaiņas.

17 *Lufthansa* 2015. gada 29. jūnijā atbildēja uz Komisijas 2015. gada 22. maija jautājumiem.

18 Komisija 2015. gada 22. oktobrī informēja puses, ka tā plāno noraidīt atbrīvojuma prasību. Puses iesniedza apsvērumus 2015. gada 20. un 24. novembrī.

19 Pilnvarotais pārstāvis iesniedza savus apsvērumus par *Lufthansa* atbrīvojuma prasību 2014. gada 27. jūnijā un 2016. gada 3. maijā.

20 Ar 2016. gada 25. jūlija lēmumu C(2016) 4964 *final* Komisija noraidīja *Lufthansa* lūgumu atbrīvot no atsevišķām saistībām, kas bija saistošas saskaņā ar 2005. gada lēmumu (turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums").

21 Attiecībā uz pušu atbrīvojuma prasību saskaņā ar pārskatīšanas klauzulas 15.2 otro teikumu, kas ir balstīta uz izmaiņām *Lufthansa* noslēgtajos sadarbības nolīgumos, Komisija uzskatīja, ka ar kopuzņēmuma līguma, kas noslēgts starp *Lufthansa* un *SAS* attiecībā uz satiksmi starp Vāciju un Skandināviju, izbeigšanu nav pietiekami, lai novērstu problēmas, kas izklāstītas 2005. gada lēmumā saistībā ar ZRH–STO maršrutu, un ka turklāt tas, ka nav notikusi neviena jauna pārvadātāja ienākšana, pats par sevi varētu tikt uzskatīts par pamatu cenu saistību saglabāšanai (apstrīdētā lēmuma 68. apsvērums). Turklāt Komisija norādīja, ka, ja puses faktiski pārtrauktu divpusējās alianses nolīgumu, tad pārskatīšanas klauzula 15.2 – principā un ievērojot atsevišķu Komisijas lēmumu – varētu izraisīt saistību pārskatīšanu attiecībā uz ZRH–STO maršrutu, precizējot, ka divpusējā alianses nolīguma izbeigšana tikai izraisītu pārskatīšanas klauzulas 15.2 piemērošanu, kas pati par sevi nebūtu pietiekama, lai secinātu, ka faktiski būtu jāpiešķir pušu prasītais atbrīvojums (apstrīdētā lēmuma 69. apsvērums).

22 Attiecībā uz pušu atbrīvojuma prasību saskaņā ar pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmo teikumu, kas ir balstīts uz izmaiņām Komisijas praksē saistībā ar alianses partneru lomas novērtējumu koncentrācijas izmeklēšanā kopš 2005. gada lēmuma, ir norādīts, ka katrs darījums ir novērtējams pēc tā paša rakstura (apstrīdētā lēmuma 77. apsvērums), ka Komisija principā nav izslēgusi no tās kompetences jomas ne attiecības starp alianses partneriem, ne arī šo attiecību ietekmi uz viņu partneru motivāciju konkurēt pēc koncentrācijas īstenošanas (apstrīdētā lēmuma 79. apsvērums) un ka šajā lietā iesniegtajām saistībām ir nepieciešama tirgus attīstība ilgtermiņā, ko puses nav pierādījušas (apstrīdētā lēmuma 82. un 83. apsvērums).

23 Turklāt Komisija apgalvoja, ka pat tad, ja tiktu uzskatīts, ka ir izpildīti nosacījumi, kas ļauj prasīt atbrīvot no saistībām maršrutos ZRH–STO un ZRH–WAW, novērtējot atbrīvojuma prasību, būtu jāņem vērā partnerattiecību kodu koplietošanas līgumi, ko *Swiss* ir noslēgusi ar *Lufthansa* partneriem, proti, ar *SAS* 2006. gadā un ar *LOT* – 2007. gadā (apstrīdētā lēmuma 95. un 96. apsvērums). Ņemot vērā šo kodu koplietošanas līguma iespējamo ietekmi uz konkurenci katrā no abiem maršrutiem, Komisija uzskatīja, ka tie ir būtiski koncentrācijas novērtējumam, un secināja, ka šo nolīgumu pastāvēšana liecina, ka starp *Lufthansa*, *SAS* un *LOT* nav samazinājies sadarbības līmenis (apstrīdētā lēmuma 99. un 100. apsvērums). Līdz ar to Komisija secināja, ka nav pietiekama pamatojuma piešķirt prasīto atbrīvojumu. Tā precizēja, ka, no vienas puses, tā kā tirgū nav ienākusi neviena jauna konkurējoša aviosabiedrība un nav radušies citi ārkārtas apstākļi vai radikālas izmaiņas tirgus apstākļos, nosacījumi atbrīvošanai no pārskatīšanas klauzulā 15.1 paredzētajām saistībām nav izpildīti (apstrīdētā lēmuma 108. apsvērums). Tā precizēja, ka, no otras puses, puses nav pierādījušas, ka ir izpildīti nosacījumi, kas tiek prasīti, lai pārskatītu saistības, atbrīvotu no tām vai tās grozītu saskaņā ar pārskatīšanas klauzulu 15.2 (apstrīdētā lēmuma 109. apsvērums).

24 Komisija pamatoja šo secinājumu ar pieciem pamatiem, un tie ir šādi:

> “111. Pirmkārt, kopuzņēmuma līguma ar *SAS* izbeigšana [nevar ietekmēt līgumisko pamatu plašākai sadarbībai], kas tika izskatīts 2005. gada lēmumā, un tāpēc tā nav pietiekama, lai uzsāktu pārskatīšanu, pamatojoties uz pārskatīšanas klauzulu 15.2.
>
> 112. Otrkārt, pat ja kopuzņēmuma līguma izbeigšana teorētiski tiktu uzskatīta par atbilstošu šajā gadījumā, konkurences situācija abos maršrutos joprojām radītu nopietnas šaubas par koncentrācijas saderību ar iekšējo tirgu [..], kā rezultātā nebūtu izpildīti pārskatīšanas klauzulas 15.2 nosacījumi. Tikai divi pārvadātāji nodrošina attiecīgi ZRH–STO un ZRH–WAW maršrutus, un tie ir noslēguši paralēlus no platformas uz platformu kodu koplietošanas līgumus.
>
> 113. Treškārt, pēc 2005. gada lēmuma pieņemšanas līgumā nav veiktas nekādas izmaiņas attiecībā uz maršrutu ZRH–WAW.

114. Ceturtkārt, to, ka Komisija akceptēja strukturālās saistības – pretēji uzvedības rakstura saistībām – attiecībā uz cenām dažās nesenās aviosabiedrību koncentrācijas lietās, kas attiecās uz maršrutiem un tirgiem, uz kuriem neattiecas šis lēmums, nevar uzskatīt par būtisku izmaiņu tirgū, ne arī tas var kā citādi attaisnot prasīto atbrīvojumu. Tāpat tas vien, ka cenu saistības noteiktās nesenās aviosabiedrību koncentrācijas lietās nebija paredzētas, var nebūt attaisnojošs pamats cenu saistību atcelšanai šajā gadījumā.

115. Piektkārt, iespējamās izmaiņas Komisijas attieksmē pret alianses partneriem nav uzskatāmas par tirgus attīstību ilgtermiņā pārskatīšanas klauzulas 15.2 izpratnē.

116. Tādēļ Komisija secina, ka kopumā prasītā saistību atcelšana neatbilst nosacījumiem, kas izklāstīti pārskatīšanas klauzulās 15.1 un 15.2 (pirmais un otrais teikums). Turklāt tā arī neuzlabotu saistību vispārējo efektivitāti. Tādēļ Komisija ir nolēmusi noraidīt *Lufthansa* prasību daļēji atbrīvot no saistībām [..]."

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

25 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2016. gada 5. oktobrī, prasītāja cēla šo prasību.

26 Prasītājas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– atcelt apstrīdēto lēmumu;

– piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

27 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– noraidīt prasību;

– piespriest prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

28 Pēc tiesneša referenta priekšlikuma Vispārējā tiesa (sestā palāta) nolēma sākt tiesvedības mutvārdu daļu un, veicot Vispārējās tiesas Reglamenta 89. pantā paredzētos procesa organizatoriskos pasākumus, rakstveidā uzdeva *Lufthansa* un Komisijai jautājumus. Tās atbildēja uz šiem jautājumiem noteiktajos termiņos.

29 *Lufthansa* un Komisijas mutvārdu paskaidrojumi un to atbildes uz Vispārējās tiesas uzdotajiem mutiskajiem jautājumiem tika uzklausīti 2017. gada 14. septembra tiesas sēdē.

Juridiskais pamatojums

30 Prasības pamatošanai prasītāja izvirza trīs pamatus. Pirmais pamats ir saistīts ar nepareiza juridiskā standarta piemērošanu, novērtējot atbrīvojuma prasību, acīmredzamām kļūdām vērtējumā, kā arī samērīguma principa un tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu. Otrais pamats attiecas uz labas pārvaldības principa pārkāpumu. Trešais pamats ir balstīts uz pilnvaru nepareizu izmantošanu.

Ievada apsvērumi

31 Pušu apņemšanās kliedēt koncentrācijas darījuma radītās nopietnās šaubas un padarīt to par saderīgu ar iekšējo tirgu parasti ietver pārskatīšanas klauzulu, kurā ir izklāstīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem Komisija pēc apvienotā uzņēmuma pieprasījuma var piešķirt termiņu pagarinājumu vai arī atbrīvot no

saistībām, tās izmainīt vai aizstāt. Kā izriet no 74. punkta Komisijas Paziņojumā par pieņemamiem aizsardzības līdzekļiem saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 802/2004 (OV 2008, C 267, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "paziņojums par aizsardzības līdzekļiem"), atbrīvošana no saistībām vai to izmaiņas ir piemērotāka uzvedības saistībām, kuras var ilgt vairākus gadus un attiecībā uz kurām nevar paredzēt visus apstākļus, pieņemot lēmumu par koncentrāciju, ar kuru šīs saistības tiek padarītas par obligātām. Atbildē uz repliku Komisija, atsaucoties uz tās Lēmumu C(2011) 2981 *final* (2011. gada 3. maijs) (lieta Nr. IV/M.950 – *Hoffmann – La Roche*/*Boehringer Mannheim*), turklāt apgalvoja, ka saistību izmaiņas vai atbrīvošana no tām var notikt arī tad, ja nav pārskatīšanas klauzulas un ja saistības ir novecojušas vai nesamērīgas turpmāku ārkārtēju notikumu dēļ. Saistības būtībā ir paredzētas, lai novērstu konkurences problēmas, kas konstatētas lēmumā par koncentrācijas atļaušanu, tāpēc, mainoties tirgus situācijai, var būt nepieciešams mainīt to saturu vai arī vajadzība pēc tām var izzust. Tomēr šīs prasības kontekstā prasītāja atsaucas vienīgi uz to, ka tai bija jāpiešķir prasītais atbrīvojums, piemērojot saistībās ietvertās pārskatīšanas klauzulas 15.1 un 15.2.

32 Pirms izskatīt dažādos prasītājas izvirzītos pamatus un argumentus attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, ir jānosaka rīcības brīvība, kāda ir Komisijai, izskatot prasību par atbrīvošanu no saistībām, kā arī pārbaude, kāda ir jāveic Vispārējai tiesai attiecībā uz Komisijas pieņemtajiem lēmumiem šajā sakarā, un jāprecizē daži šādas prasības izskatīšanas procedūras aspekti.

33 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Regulas Nr. 139/2004 pamatnoteikumi piešķir Komisijai zināmu diskrecionāru varu, it īpaši attiecībā uz ekonomiskas dabas novērtējumiem (pēc analoģijas skat. spriedumus, 1998. gada 31. marts, Francija u.c./Komisija, C-68/94 un C-30/95, EU:C:1998:148, 223. punkts; 2005. gada 15. februāris, Komisija/*Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 38. punkts, un 2007. gada 18. decembris, *Cementbouw Handel & Industrie*/Komisija, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53. punkts).

34 Tas pats attiecas uz vērtējumu ne tikai koncentrācijas darījuma saderībai, bet arī vajadzībai iegūt saistības, lai kliedētu nopietnās šaubas, ko rada šāds darījums (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2003. gada 30. septembris, *ARD*/Komisija, T-158/00, EU:T:2003:246, 328. punkts, un 2006. gada 4. jūlijs, *easyJet*/Komisija, T-177/04, EU:T:2006:187, 128. punkts) un šādu saistību izpilde (šajā nozīmē pēc analoģijas skat. spriedumu, 2003. gada 3. aprīlis, *Petrolessence* un *SG 2R*/Komisija, T-342/00, EU:T:2003:97, 102. un 103. punkts).

35 Īpaši attiecībā uz prasību atbrīvot no saistībām, kas kļuvušas obligātas ar lēmumu, ar kuru koncentrācijas darījums ir atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, vispirms ir jānorāda, ka gadījumā, ja koncentrācijas pārbaude prasa izdarīt prognozes par nākotnes attīstību, kas kļūst arvien sarežģītāka un neskaidrāka līdz ar pieaugošo laika periodu, prasības par atbrīvošanu no saistībām izskatīšana ne vienmēr rada tādas pašas grūtības perspektīvas analīzē. Saskaņā ar hipotēzēm šādas prasības izskatīšana patiešām drīzāk prasīs pārbaudīt, vai ir izpildīti pārskatīšanas klauzulā, kas parasti ietver saistības, paredzētie nosacījumi, vai arī retrospektīvi novērtēt, vai koncentrācijas apstiprināšanas brīdī izdarītās prognozes ir izrādījušās pareizas vai arī koncentrācija joprojām rada nopietnas šaubas.

36 Turpinājumā ir jānorāda, kā to apgalvo prasītāja, ka uz prasības par atbrīvojumu no saistībām izskatīšanu neattiecas stingrie termiņi, kas noteikti saistībā ar koncentrācijas darījuma pārbaudi. Nevienā noteikumā nav paredzēti termiņi, kādos būtu jāveic šādas prasības izskatīšanas procedūra vai konkrētas šīs procedūras stadijas, ne arī, vispārīgāk, reglamentēta vai organizēta šāda procedūra.

37 Tomēr prasības atbrīvot no saistībām novērtēšana, tāpat kā citi lēmumi koncentrācijas jomā, prasa veikt dažkārt sarežģītus ekonomiskus novērtējumus, it īpaši, lai pārbaudītu, vai situācija tirgū plašā nozīmē ir ievērojami un ilgtspējīgi mainījusies un tāpēc saistības vairs nav vajadzīgas, lai novērstu konkurences problēmas, kas konstatētas lēmumā par koncentrāciju, ar ko saistības kļuvušas par obligātām.

38 Tādēļ ir jāuzskata, ka Komisijai ir arī zināma diskrecionārā vara, izvērtējot prasību atbrīvot no saistībām, un tā ietver sarežģītus ekonomiskus vērtējumus.

39 Rezultātā Vispārējās tiesas pārbaude šīs diskrecionārās varas izmantošanai ir jāveic, ņemot vērā rīcības brīvību, kas ir pamatā ekonomiska rakstura normām, kuras veido daļu no koncentrāciju regulējuma (spriedums, 2005. gada 15. februāris, Komisija/*Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 38. punkts). Tomēr tas nenozīmē, ka Vispārējai tiesai ir jāatturas pārbaudīt, kā Komisija ir interpretējusi ekonomiska rakstura informāciju. Jo sevišķi Vispārējai tiesai ir jāpārbauda ne vien izvirzīto pierādījumu materiālā precizitāte, uzticamība un konsekvence, bet arī jākontrolē, vai šie pierādījumi veido visu atbilstošo informācijas kopumu, kas ir jāņem vērā, lai izvērtētu sarežģītu situāciju, un tas, vai šo pierādījumu raksturs ļauj pamatot no tiem izdarītos secinājumus (spriedums, 2005. gada 15. februāris, Komisija/*Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39. punkts).

40 Pretēji tam, ko apgalvo Komisija, šī judikatūra, kas izklāstīta 2005. gada 15. februāra spriedumā lietā Komisija/*Tetra Laval* (C-12/03 P, EU:C:2005:87), šajā gadījumā nav neatbilstoša, jo lieta, kurā Tiesa to iedibināja, neattiecās uz to saistību pārskatīšanu, kuras ir kļuvušas obligātas ar lēmumu par koncentrāciju. Šī judikatūra ir diezgan vispārīga, un turklāt tā tika piemērota it īpaši dažādiem tāda veida strīdiem, kas izriet no Regulas Nr. 139/2004 piemērošanas. Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru gadījumos, kad iestādēm ir rīcības brīvība, Savienības tiesību sistēmā nodrošināto garantiju ievērošanai administratīvajos procesos ir vēl jo lielāka nozīme. Šo garantiju starpā ir it īpaši Komisijas pienākums rūpīgi un objektīvi izvērtēt visus attiecīgajā lietā būtiskos faktorus, ieinteresēto personu tiesības darīt zināmu savu viedokli, kā arī tiesības uz pietiekamu lēmuma pamatojumu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1991. gada 21. novembris, *Technische Universität München*, C-269/90, EU:C:1991:438, 14. punkts, un 2002. gada 20. marts, *ABB Asea Brown Boveri*/Komisija, T-31/99, EU:T:2002:77, 99. punkts).

41 No iepriekš minētā izriet, ka, lai gan Komisijai ir zināma rīcības brīvība, novērtējot prasību atbrīvot no saistībām, tai tomēr ir jāveic rūpīga šīs prasības pārbaude, nepieciešamības gadījumā jāveic izmeklēšana, jāveic attiecīgi izmeklēšanas pasākumi un jāpamato savi secinājumi ar visu attiecīgo informāciju.

42 Runājot par atbilstošu juridisko kritēriju, lai novērtētu atbrīvojuma prasību, Komisija, atgādinot, ka administratīva tiesību akta, ar ko tikušas piešķirtas subjektīvas tiesības vai līdzīgas priekšrocības, atsaukšana ar atpakaļejošu spēku ir pretrunā vispārējiem tiesību principiem (spriedums, 2002. gada 20. novembris, *Lagardère* un *Canal*+/Komisija, T-251/00, EU:T:2002:278, 139. punkts), apgalvo, ka tādi juridiski lēmumi par koncentrācijām, ar kuriem ir piešķirtas līdzīgas tiesības vai priekšrocības, kā, piemēram, 2005. gada lēmums, var tikt grozīti vai atsaukti tikai dažos stingri noteiktos ārkārtas apstākļos. Šādai argumentācijai nevar piekrist. Lēmums par prasību atbrīvot no saistībām nenozīmē lēmuma, ar kuru atļauta koncentrācija, kas šīs saistības padarīja obligātas, atsaukšanu un neietver šādu atsaukšanu. Tā mērķis ir pārbaudīt, vai ir izpildīti nosacījumi, kas paredzēti pārskatīšanas klauzulā, kura ir daļa no saistībām, vai arī attiecīgā gadījumā vairs nepastāv konkurences problēmas, kādas ir minētas lēmumā, ar kuru atļauta koncentrācija, ar nosacījumu, ka tiks izpildītas saistības.

43 Tomēr ir jāprecizē, ka, tā kā 2005. gada lēmums ir kļuvis galīgs, prasītāja šajā tiesvedībā nevar netieši apstrīdēt šī lēmuma likumību, tostarp daļā, kurā tas attiecas uz saistībām.

44 Turklāt prasītājas argumentam, saskaņā ar kuru Komisijai joprojām ir pienākums pat pēc savas iniciatīvas regulāri pārskatīt, vai aizsardzības līdzekļi joprojām ir pamatoti, šajā gadījumā nav nozīmes, jo prasītāja ir iesniegusi prasību atbrīvot no saistībām.

45 Visbeidzot, jāprecizē, ka pusēm, kurām ir saistošas saistības, ir jāiesniedz pietiekami pierādījumi, lai pierādītu, ka ir izpildīti nosacījumi atbrīvošanai no saistībām. Tomēr, ja minētās puses iesniedz pierādījumus, lai pierādītu, ka nosacījumi, kas paredzēti pārskatīšanas klauzulās, ir izpildīti, Komisijai ir jāpaskaidro, kāpēc šie pierādījumi nav pietiekami vai ticami, un vajadzības gadījumā jāveic izmeklēšana, lai pārbaudītu, papildinātu vai atspēkotu šo pušu iesniegtos pierādījumus.

46 Prasītājas pamati un argumenti ir jāizvērtē šo apsvērumu gaismā.

Par pirmo pamatu, kas balstīts uz nepareiza juridiskā standarta piemērošanu, acīmredzamām kļūdām vērtējumā, kā arī samērīguma principa un tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu

47 Pirmais pamats ir sadalīts piecās daļās. Pirmā daļa ir balstīta uz nepareiza juridiskā standarta piemērošanu, novērtējot atbrīvojuma prasību, kā arī samērīguma principa un tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu. Otrā daļa ir balstīta uz acīmredzamām kļūdām *Lufthansa* alianses nolīgumu vērtējumā. Trešā daļa ir balstīta uz to, ka Komisija nav ņēmusi vērā faktu, ka konkurence starp *Swiss*, no vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses, veido "tirgus attīstību ilgterminā". Ceturtā daļa ir balstīta uz to, ka Komisija nav ņēmusi vērā izmaiņas tās politikā attiecībā uz alianses partneru vērtēšanu. Piektā daļa ir balstīta uz to, ka Komisija nav ievērojusi tās vispārējo politiku koncentrāciju jomā attiecībā uz cenu aizsardzības līdzekļiem.

48 Vispirms ir jāizskata pirmā daļa, tad kopīgi otrā un ceturtā daļa, pēc tam trešā daļa un visbeidzot piektā daļa. Pēc dažādo daļu izvērtēšanas tiks izdarīts secinājums par pamata vērtējumu kopumā.

Par pirmo daļu, kas ir balstīta uz nepareiza juridiskā standarta piemērošanu atbrīvojuma prasības vērtējumā, kā arī samērīguma principa un tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu

49 Prasītāja būtībā apgalvo, ka apstrīdētais lēmums ir balstīts uz nepareizu juridisku standartu, jo Komisijai nav neierobežotas rīcības brīvības, novērtējot prasības par atbrīvošanu no saistībām, un uzskata, ka, ņemot vērā judikatūru, kas norādīta 2005. gada 15. februāra spriedumā lietā Komisija/*Tetra Laval* (C-12/03 P, EU:C:2005:87), kā arī samērīguma un tiesiskās paļāvības aizsardzības principus, Komisijai ir pienākums stingri pārbaudīt ilgtermiņa saistības un veikt izmeklēšanu.

50 Pirmkārt, ciktāl, kā prasītāja apstiprināja tiesas sēdē, šīs daļas kontekstā tā pārmet Komisijai, ka pēdējā minētā nav izpildījusi pienākumu veikt rūpīgu atbrīvojuma prasības pārbaudi un vajadzības gadījumā – veikt izmeklēšanu un izdarīt secinājumus uz visas atbilstošās informācijas, kas jāņem vērā, pamata, tiktāl argumentācijai, kas izvirzīta minētās daļas pamatošanai, nav autonomas piemērojamības. Tādēļ tā ir jāizskata kopā ar iebildumiem pēc būtības, kas izvirzīti citās pirmā pamata daļās.

51 Otrkārt, prasītāja apgalvo, ka saistības, kas uzliek pastāvīgus ierobežojumus attiecībā uz cenu noteikšanu, nav saderīgas ar samērīguma principu un ar sistēmu, kurā konkurence nav izkropļota, un ka Komisijai tās tāpēc regulāri ir jāpārskata.

52 Šāda argumentācija ir jānoraida. Papildus tam, ka attiecīgās saistības nav pastāvīgas, bet vienkārši ir uz nenoteiktu laiku, ir jāatzīmē, ka, tā kā 2005. gada lēmums ir kļuvis galīgs, prasītāja, kā jau tas tika norādīts iepriekš 43. punktā, nevar apstrīdēt šo saistību tiesiskumu šīs prasības ietvaros.

53 Turklāt, kā uzsver Komisija, pārskatīšanas klauzulās 15.1 un 15.2 samērīguma princips ir izteikts tādējādi, ka tās ļauj ārkārtas apstākļos atbrīvot no saistībām, tās izmainīt vai aizstāt, ja ir pierādīts, ka tās vairs nav vajadzīgas vai samērīgas, vienlaikus saprotot, ka vienīgi fakts, ka tās ir bijušas spēkā vairākus gadus, pats par sevi nenozīmē, ka nopietnās šaubas, kuras tās rada, ir kliedētas un ka saistības vairs nav pamatotas.

54 Visbeidzot, kā tas izriet no šī sprieduma 44. punkta, Komisijai pēc savas ierosmes nav jāveic regulāra pārbaude ilgtermiņa saistībām, bet tā ir jāveic pusēm, uz kurām attiecas šīs saistības, iesniedzot prasību atbrīvot no tām vai tās mainīt, un pusēm ir jāpierāda, ka ir izpildīti šim nolūkam paredzētie nosacījumi.

55 Treškārt, runājot par tiesiskās paļāvības aizsardzības principu, prasītāja apgalvo, ka Komisija pieprasīja cenu saistības, kuras prasītāja atturīgi pieņēma, iekļaujot pārskatīšanas klauzulu 15.2, un ka tādēļ bija pamatotas cerības, ka Komisija varētu patiešām atbrīvot no saistībām un labticīgi pārbaudīt, vai pārskatīšanas klauzulas prasības ir izpildītas.

56 Šiem argumentiem nevar piekrist. No vienas puses, tā ir balstīta uz kļūdainu pieņēmumu. Kā tas it īpaši izriet no Regulas Nr. 139/2004 preambulas 30. apsvēruma un 6. panta 2. punkta, uzņēmumi, kurus skar koncentrācijas darījums, var ierosināt saistības, lai šo koncentrāciju padarītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, un Komisija nevar uzlikt saistības šiem uzņēmumiem. No otras puses, šāds apgalvojums nav atbilstošs, jo saistību, kuras ir padarītas par obligātām ar 2005. gada lēmumu, likumība vairs nevar tikt apstrīdēta. Turklāt no lietas materiāliem neizriet, ka Komisija būtu sniegusi konkrētas garantijas attiecībā uz atbrīvošanu no saistībām. Visbeidzot jānorāda, ka pārskatīšanas klauzula pati par sevi nevar garantēt prasītājai, ka tās prasība atbrīvot no saistībām tiks automātiski apmierināta, jo atbrīvošana no saistībām ir iespējama tikai tad, ja ir faktiski izpildīti šim nolūkam paredzētie nosacījumi.

57 No tā izriet, ka ir jānoraida pirmā daļa, izņemot attiecībā uz iebildumu par to, ka Komisija neesot izpildījusi pienākumu rūpīgi pārbaudīt atbrīvojuma prasību, vajadzības gadījumā veicot izmeklēšanu, un neesot pamatojusi savus secinājumus ar visu atbilstošo informāciju, kāda ir jāņem vērā; šis iebildums tiks izvērtēts citu pirmā pamata daļu kontekstā.

Par otro un ceturto daļu, kas balstītas uz acīmredzamu kļūdu Lufthansa *alianses nolīgumu vērtējumā, ņemot vērā pārskatīšanas klauzulas 15.2 otro teikumu, kā arī to, ka Komisija nav ņēmusi vērā tās politikā notikušās izmaiņas saistībā ar alianses partneru vērtēšanu*

58 Prasītāja būtībā apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ka tā nav ņēmusi vērā attiecīgos apstākļus, ka tā ir balstījusies uz nepierādītiem pieņēmumiem un ka tā nav labticīgi izvērtējusi atbrīvojuma prasību, secinot, ka izmaiņas alianses nolīgumos, kas noslēgti starp *Lufthansa* un *SAS*, nav pietiekamas, lai atceltu cenu saistības maršrutā ZRH–STO. Šajā ziņā tā, pirmkārt, apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā nekādi nav ņemts vērā Komisijas pašas vērtējums tiem pašiem nolīgumiem, kurus *Lufthansa* noslēgusi ar *SAS* (un citiem *Star Alliance* partneriem), lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines*, otrkārt, ka Komisija nav ņēmusi vērā tās politikas maiņu attiecībā uz alianses partneru vērtēšanu un, treškārt, ka kodu koplietošanas līgums, kas ir izvērtēts Komisijas 2012. gada 30. marta Lēmumā C(2012) 2320 (lieta COMP/M.6447 – *IAG/bmi*, turpmāk tekstā – "lēmums *IAG/bmi*"), šajā lietā nav atbilstošs, un, ceturtkārt, ka koda koplietošanas līgumā starp *Swiss* un *SAS* neietilpst sadarbības veidi, uz kuriem ir balstīts *Lufthansa* partneru vērtējums 2005. gada lēmumā.

– *Ievada apsvērumi*

59 Vispirms ir jānorāda, ka pārskatīšanas klauzulas 15.2 otrais teikums skaidri attiecas tikai uz atbrīvošanu no pienākuma piešķirt laika nišas, nevis uz atbrīvošanu no pienākuma attiecībā uz cenām. Tomēr šī situācija izriet no fakta, ka cenu saistības, kā norādīts iepriekš 9. punktā, tika ieviestas tikai pēc sarunu par aizsardzības līdzekļiem beigām, proti, brīdī, kad tika panākta vienošanās par pārskatīšanas klauzulas 15.2 otro teikumu. Kā to apgalvo prasītāja, un Komisija to neapstrīd, ir skaidrs, ka tas bija tikai nejauši, nevis apzināti, ka pārskatīšanas klauzula netika grozīta tā, lai tā atspoguļotu šo cenu saistību pievienošanu. No tā izriet, ka pārskatīšanas klauzulas 15.2 otrais teikums ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas ne tikai uz laika nišu saistībām, bet arī uz cenu saistībām. Šāda interpretācija ir piemērojama *a fortiori*, jo cenu saistības ir neparasts pienākums, kas it īpaši ierobežo pušu brīvību veikt uzņēmējdarbību, kā rezultātā ir jo sevišķi svarīgi un pamatoti paredzēt iespēju izbeigt šīs saistības. Turklāt tiesas sēdē Komisija skaidri apstiprināja, ka tā neapstrīd šo pārskatīšanas klauzulas 15.2 otrā teikuma interpretāciju.

60 Turklāt jāatzīmē, ka, ja pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmajā teikumā, kas atbilst standarta pārskatīšanas klauzulai, ir paredzēts, ka Komisija var atbrīvot no saistībām vai tās izmainīt tirgus ilgterminā attīstības gadījumā, tad minētās klauzulas otrajā teikumā ir norādīts, ka Komisija var atbrīvot no saistībām tad, ja mainās līgumattiecības. Šī otrā teikuma saturs, kas, protams, ir ar imperatīvāku raksturu, tomēr nenozīmē, kā apgalvo prasītāja, ka jebkādas izmaiņas līgumattiecībās automātiski uzliek pienākumu Komisijai atbrīvot no saistībām. Atbrīvošana no saistībām saskaņā ar pārskatīšanas klauzulas 15.2 otro teikumu pieprasa, lai līgumattiecības, uz kurām Komisija balstīja secinājumu par konkurences stimulu samazināšanos, ir mainījušās tā, ka tās ir novērsušas 2005. gada lēmumā konstatētās problēmas.

61 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka attiecīgās cenu saistības tika pieņemtas, reaģējot uz nopietnām šaubām, kas saistītas ar darbību pārklāšanos nevis starp koncentrācijas pusēm, bet gan starp *Swiss* un *SAS*, kas nebija *Lufthansa* grupas dalībnieces, bet bija *Star Alliance* partneri un turklāt bija saistīti ar *Lufthansa* ar virkni divpusēju nolīgumu (skat. iepriekš 2., kā arī 5.–8. punktu). Komisija 2005. gada lēmuma 22. apsvērumā secināja, ka, ņemot vērā intensīvo sadarbību, kas izriet no divpusējiem nolīgumiem ar *Lufthansa*, *Star Alliance* partneri "*Austrian*, *bmi*, *SAS* un *United Airlines* nevar[ēja] tikt uzskatīti par *Lufthansa* konkurentiem" un "pēc koncentrācijas tiem bija maz vai nebija nemaz stimula konkurēt ar *Swiss*".

62 Jākonstatē, ka pamatojums šajā sakarā ir ļoti īss, jo 2005. gada lēmumā ir tikai norādīts, bez dažādo nolīgumu analīzes, ka divpusējie nolīgumi, ko *Lufthansa* noslēdza ar iepriekš 61. punktā minētajām aviosabiedrībām, paredz "vienotu cenu politiku pasaules mērogā, kopīgu tīklu un lidojumu plānošanu, kopējas platformas sistēmas un vienotas mārketinga stratēģijas organizēšanu" un "tādējādi veido juridisko pamatu uzņēmumu tīklu globālai integrācijai un to tirdzniecības politikai", jo "šo nolīgumu piemērošanas joma un mērķis pārsniedz virkni maršrutu, kas savieno Vāciju un to attiecīgās izcelsmes valstis". 2005. gada lēmuma 22. apsvērumā ir norādīts, ka "tas pats pamatojums attiecas uz *LOT* un *Air Canada*, kuru nolīgumos, kas noslēgti ar *Lufthansa*, ir paredzēts vismaz viens kopīgs tīkla plānojums un vienota cenu politika, kas pārsniedz to attiecīgās valstis".

63 Līdz ar to 2005. gada lēmumā nav ne analīzes vai individuālu vērtējumu par dažādiem divpusējiem nolīgumiem, kurus *Lufthansa* ir noslēgusi ar *SAS*, ne izklāsts pamatiem, kāpēc šie līgumi ietekmē konkurenci starp *SAS* un *Swiss* attiecībā uz citiem maršrutiem nekā tie, uz kuriem attiecas minētie nolīgumi, un tas nozīmē, ka viena vai otra no šiem nolīgumiem izbeigšanas sekas skaidri neizriet no 2005. gada lēmuma. Tomēr vērtējums, saskaņā ar kuru *Star Alliance* partneri, piemēram, *SAS* un *LOT*, nevar tikt uzskatīti par *Lufthansa* konkurentiem un tiem ir maz vai nav vispār stimulu konkurēt ar *Swiss* pēc koncentrācijas, pamatojas uz līgumu kopumu, kas nodrošina plašu sadarbību. Līdz ar to nolīgumu grozīšana vai atcelšana, kas izraisa šādu augstu integrācijas pakāpi, šķietami ir tāda, kas novērš konkurences problēmas, kuras konstatētas 2005. gada lēmumā, un līdz ar to arī attaisno atbrīvošanu no saistībām.

64 Ņemot vērā šos apsvērumus, ir jāpārbauda iebildumi un argumenti attiecībā uz izmaiņām līgumattiecībās starp *Lufthansa* un *SAS*.

– *Grozījumi līgumos starp* Lufthansa *un* SAS

65 Lai pamatotu savu atbrīvojuma prasību, puses cita starpā apgalvoja, ka kopuzņēmuma līguma atcelšana 2013. gada 1. jūnijā, kā arī visas citas *Lufthansa* un *SAS* sadarbības, kas pārsniedz standarta koda koplietošanu, izbeigšana bija izmaiņas līgumattiecībās pārskatīšanas klauzulas 15.2 izpratnē, kas attaisnojot atbrīvošanu no cenu saistībām maršrutā ZRH–STO. Apstrīdētā lēmuma 39. un 40. apsvērumā Komisija atzina, ka kopuzņēmuma līguma izbeigšana patiešām ir uzskatāma par izmaiņām tajās līgumattiecībās starp *Lufthansa* un *SAS*, kas bija spēkā brīdī, kad tika pieņemts 2005. gada lēmums. Savā 2014. gada 27. jūnija ziņojumā pilnvarotais pārstāvis secināja, ka

kopuzņēmuma līguma izbeigšana ir "būtiskas izmaiņas tirgū" pārskatīšanas klauzulas 15.2 izpratnē, jo ar to tiek izbeigta abu uzņēmumu kopīgā darbības politika, kas ietver cenu noteikšanu un tīkla plānošanu starp *Lufthansa* un *SAS*.

66 Šajā ziņā ir jānorāda, ka, lai arī Komisijai, protams, nav saistošs pilnvarotā pārstāvja atzinums, tomēr principā tas ir jāņem vērā, it īpaši tādēļ, ka tā pati lūdza atzinumu – vispirms 2014. gada 16. jūnijā un pēc tam vēlreiz 2016. gada 5. aprīlī. Tomēr apstrīdētā lēmuma 30.–46. apsvērumā, kurā izklāstīts Komisijas vērtējums par kopuzņēmuma nolīguma izbeigšanu, Komisija ne tikai nav analizējusi novērtējumu, kas ietverts šajos atzinumos, bet nav to pat pieminējusi. Turklāt apstrīdētā lēmuma 27. un 29. apsvērumā sniegtais apgalvojums precīzi neatspoguļo pilnvarotā pārstāvja atzinumus, kādus Komisija ir pievienojusi pielikumā iebildumu rakstam. Pirmkārt, pretēji tam, kā tas ir norādīts apstrīdētā lēmuma 27. apsvērumā, pilnvarotais pārstāvis savā 2014. gada 27. jūnija atzinumā neuzskatīja, ka jautājums par to, vai būtiskas izmaiņas tirgū, kādas izrietēja no *Lufthansa* un *SAS* noslēgtā kopuzņēmuma līguma izbeigšanas attiecībā uz ZRH–STO maršrutu, attaisnotu atbrīvošanu no saistībām, pārsniedz tā pilnvaras, taču uzskatīja, ka jautājums, vai Komisija 2005. gada lēmumā balstīja tās vērtējumu attiecībām starp *Lufthansa* un *LOT* uz savu juridisko praksi faktu rašanās laikā vai uz pieņēmumu attiecībā uz ZRH–WAW maršrutu, pārsniegtu minētās pilnvaras. No otras puses, kaut arī saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 29. apsvērumu pilnvarotais pārstāvis 2016. gada 3. maijā mainīja savu sākotnējo atzinumu un paziņoja, ka nav ņēmis vērā nekādus ārkārtas apstākļus pārskatīšanas klauzulas 15.1 izpratnē attiecībā uz maršrutiem ZRH–STO un ZRH–WAW, ir jāatzīmē, ka 2016. gada 3. maija dokuments nebija otrs pilnvarotā pārstāvja atzinums, bet gan atbildes uz virkni jautājumu, kas attiecās uz pārskatīšanas klauzulu 15.1, nevis uz pārskatīšanas klauzulu 15.2. Gluži pretēji, savā otrajā atzinumā, kas datēts ar 2016. gada 13. aprīli, pilnvarotais pārstāvis, kā to skaidri norādījusi arī Komisija savā iebildumu rakstā, būtībā atkārtoja iepriekšējos 2014. gada 27. jūnija secinājumus un precizēja faktu, ka biznesa klases biļešu cenas abos maršrutos arī ievērojami samazinājās pēc jauno cenu ieviešanas. Turklāt arī apstrīdētajā lēmumā Komisija nav aplūkojusi kopuzņēmuma līguma izbeigšanas jomu un ietekmi, lai arī tas bija būtisks *Swiss* un *SAS* sadarbības instruments.

67 Šajā sakarā apstrīdētā lēmuma 43. apsvērumā ir norādīts, ka 2005. gada lēmumā veiktais novērtējums balstījās ne tikai uz kopuzņēmuma līgumu, bet arī uz *Lufthansa* un *SAS* sadarbības vispārēju novērtējumu un ka, tā kā joprojām ir spēkā 1995. gada divpusējās alianses nolīgums, kas pieļauj šādu sadarbību, Vācijas un Skandināvijas kopuzņēmuma nolīguma vienkārša izbeigšana neļauj secināt, ka pašreizējās līgumattiecības starp abiem uzņēmumiem būtu mainījušās būtiskā jautājumā, kas kliedētu bažas, kādas izteiktas 2005. gada lēmumā par ZRH–STO maršrutu. Šķiet, ka 1995. gada divpusējās alianses nolīguma turpinājums bija iemesls, kāpēc tika noraidīta atbrīvojuma prasība.

68 Šajā sakarā apstrīdētā lēmuma 48. apsvērumā ir norādīts, ka, tā kā 1995. gada divpusējais alianses nolīgums ir pamats visiem pārējiem divpusējiem nolīgumiem, kas noslēgti starp abām sabiedrībām, tā izbeigšana kopā ar kopuzņēmuma līguma izbeigšanu principā var būtiski mainīt līgumattiecības, kas novērtētas 2005. gada lēmumā.

69 Kā tas ir skaidri norādīts apstrīdētā lēmuma 4., 32. un 47. apsvērumā, *Lufthansa* administratīvās procedūras laikā ir ierosinājusi izbeigt divpusējo alianses nolīgumu, ja šī izbeigšana ļautu Komisijai piešķirt prasīto atbrīvojumu attiecībā uz maršrutu ZRH–STO.

70 Līdz ar to Komisija apstrīdētā lēmuma 43. apsvērumā nevarēja uzskatīt, ka kopuzņēmuma līguma izbeigšana nenozīmē, ka līgumattiecības būtiski maina fakts, ka divpusējais alianses nolīgums vēl joprojām ir spēkā.

71 Komisija šajā ziņā apgalvo, ka divpusējais alianses nolīgums nekad nav ticis izbeigts un ka *Lufthansa* priekšlikums izbeigt šo nolīgumu nekad nav bijis oficiāls solījums. Tāpēc tā uzskata, ka apstrīdētais lēmums nevarēja tikt balstīts uz nesaistošu *Lufthansa* mutvārdu ierosinājumu par iespējamo divpusējo alianses nolīguma izbeigšanu.

72 Šādai argumentācijai nevar piekrist. Kā apgalvo prasītāja un kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 4., 32. un 47. apsvēruma, minētais lēmums ir balstīts uz pieņēmumu, ka *Lufthansa* izbeigtu šo nolīgumu, ja šī izbeigšana izrādītos pietiekama, lai Komisija atbrīvotu to no saistībām attiecībā uz cenām. Turklāt Komisijai, ja tā to uzskatīja par nepieciešamu, administratīvā procesa laikā bija jāprasa *Lufthansa* īstenot šīs saistības saskaņā ar kārtību, kas tai šķiet atbilstoša.

73 No minētā izriet, ka, nepārbaudot kopuzņēmuma nolīguma izbeigšanas ietekmi – vai nu atsevišķi, vai kopā ar apņemšanos izbeigt arī divpusējo alianses nolīgumu –, Komisija nav ņēmusi vērā visus būtiskos elementus, lai novērtētu atbrīvojuma prasību, pamatojoties uz līgumattiecību starp *Lufthansa* un *SAS* grozīšanu.

74 Tomēr jānorāda, ka saskaņā ar citiem apstrīdētā lēmuma apsvērumiem prasības noraidīšana ir pamatota ar citiem iemesliem, nevis ar to, ka divpusējais alianses nolīgums faktiski nav ticis izbeigts.

75 Tādējādi apstrīdētā lēmuma daļas, kas attiecas uz līguma grozījumiem (68.–70. apsvērums), secinājumā Komisija, paziņojot, ka kopuzņēmuma līguma izbeigšana nav pietiekama, norādīja, ka "konkurences nosacījumi maršrutā ZRH–WAW, kur *Lufthansa* un *LOT* sadarbība šķiet mazāk cieša nekā maršrutā ZRH–STO, nekādi [nav] izmainīti", lai secinātu, ka ir jāsaglabā cenu saistības attiecībā uz maršrutu ZRH–WAW un līdz ar to arī attiecībā uz maršrutu ZRH–STO. Šāds pamatojums ir jānoraida, tāpēc ka tas ir izvirzīts, balstoties tikai uz hipotētiskiem apsvērumiem, jo tajā nav veikta konkrēta attiecīgo elementu pārbaude attiecībā uz katru no maršrutiem un tā pamatā ir savā ziņā cirkulārs arguments, ciktāl abu maršrutu salīdzinājums pamato prasības noraidīšanu attiecībā uz pirmo maršrutu, kas savukārt attaisno prasības noraidīšanu attiecībā uz otro maršrutu. Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 68. apsvērumā norādīja, ka fakts, ka nav parādījies neviens jauns pārvadātājs, pats par sevi var tikt vērtēts kā tāds, kas pamato cenu saistību saglabāšanu divos maršrutos ZRH–STO un ZRH–WAW. Šis pēdējais pamatojums ir kļūdains. Jaunā pārvadātāja ienākšana maršrutā ZRH–STO vai ZRH–WAW nav nosacījums atbrīvošanai no saistībām saskaņā ar pārskatīšanas klauzulām, bet gan ir atsevišķs papildu iemesls, kas automātiski izbeidz cenu saistības saskaņā ar saistību klauzulu 11.1.

76 Tomēr no apstrīdētā lēmuma 49., 70., 95. un 112. apsvēruma izriet, ka Komisija uzskatīja, ka ar kopuzņēmuma līguma izbeigšanu un priekšlikumu izbeigt arī divpusējo alianses nolīgumu nav pietiekami, it īpaši tāpēc, ka 2006. gadā tika noslēgts līgums starp *Swiss* un *SAS* par koda koplietošanu. Turklāt saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 95. apsvērumu "pat tad, ja nosacījumi, kas ļauj atbrīvot no saistībām, tiktu uzskatīti par izpildītiem", atbrīvojuma prasības novērtējumā vēl būtu jāņem vērā arī šī līguma par koda koplietošanu ieviešana. Komisijas piešķirtā nozīmība šim līgumam izriet visbeidzot no apstrīdētā lēmuma 5. un 104. apsvēruma, kurā ir norādīts, ka Komisija 2015. gada 5. martā informēja prasītāju, ka atbrīvojums varētu tikt piešķirts, ja tā nodrošinās noteiktus grozījumus līgumā starp *Swiss* un *SAS* par kodu koplietošanu – proti, ierobežos to piemērošanas jomu, iekļaujot tikai savienoto reisu pasažierus –, lai gan uz šo priekšlikumu neattiecas neviena atruna vai nosacījums, ka divpusējais alianses nolīgums tiks izbeigts vai ka tiks veikta izmeklēšana.

77 Lai arī apstrīdētā lēmuma pamatojums labākajā gadījumā ir neskaidrs, tomēr ir jāapsver arī tas, vai Komisija varēja secināt, ka ar kopuzņēmuma līguma izbeigšanu apvienojumā ar priekšlikumu izbeigt divpusējo alianses nolīgumu nav pietiekami, lai apmierinātu atbrīvojuma prasību sakarā ar kodu koplietošanas līgumu, ko 2006. gadā *Swiss* noslēdza ar *SAS*.

78 Šajā sakarā prasītāja izvirza divus argumentus attiecībā uz, pirmkārt, Komisijas veikto vērtējumu tiem pašiem nolīgumiem lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines* un iespējamo politikas maiņu attiecībā uz alianses dalībnieku vērtēšanu, un, otrkārt, kodu koplietošanas līgumu starp *Swiss* un *SAS*.

– Par lēmumu Lufthansa/Brussels Airlines *un apgalvoto Komisijas politikas maiņu saistībā ar alianses partneru vērtēšanu*

79 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav ņēmusi vērā vērtējumu tiem pašiem nolīgumiem, kurus *Lufthansa* ir noslēgusi ar *SAS* un citiem *Star Alliance* partneriem, proti, vērtējumu, kādu tā izdarīja lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines*. Prasītāja vispārīgi apgalvo, ka kopš lēmuma *Lufthansa*/*Brussels Airlines* pieņemšanas Komisija ir mainījusi savu politiku attiecībā uz alianses partneru vērtēšanu, kas nozīmē, ka, ja *Lufthansa*/*Swiss* koncentrācija tiktu paziņota šodien, tad maršruti ZRH–STO un ZRH–WAW netiktu uzskatīti par skartajiem tirgiem un saistības nebūtu vajadzīgas, lai iegūtu atļauju veikt darījumu.

80 Jāuzsver, ka iebildumus, kas izklāstīti iepriekš 79. punktā, atšķirībā no iebildumiem, kas attiecas uz pašiem līguma grozījumiem un koda koplietošanas līgumu starp *Swiss* un *SAS*, prasītāja ir izvirzījusi, lai apstrīdētu Komisijas vērtējumu gan ZRH–STO, gan ZRH–WAW maršrutam.

81 Komisija vispirms atgādina, ka ikviena koncentrācija tiek vērtēta individuāli, ņemot vērā faktiskos un juridiskos apstākļus, kas ir specifiski šim darījumam. Tādēļ prasītāja nevarot atsaukties uz iespējamām atšķirībām Komisijas vērtējumā salīdzinājumā ar citām lietām.

82 Turklāt Komisija uzskata, ka apstrīdētais lēmums nav pretrunā lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines* izdarītajam vērtējumam un ka tās pieeja attiecībā uz koncentrācijas dalībnieku un trešo personu attiecību novērtēšanu aviācijas nozarē nav būtiski mainījusies kopš 2005. gada lēmuma pieņemšanas. Katrā ziņā nevarot būt runas par tirgus attīstību ilgtermiņā vai *a fortiori* par *Lufthansa* un tās alianses partneru pamatlīgumu maiņu.

83 Tāpēc šajā ziņā vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja Komisija pieņem lēmumu par koncentrācijas saderību ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz paziņojumu un lietas materiāliem, kas attiecas tikai uz konkrēto darījumu, tad prasītājs nevar apstrīdēt tās attiecīgo vērtējumu, pamatojoties uz to, ka tas atšķiras no agrāka vērtējuma citā lietā, pamatojoties uz citu paziņojumu un citiem lietas materiāliem, arī tad, ja attiecīgie tirgi abās lietās ir līdzīgi vai pat identiski (spriedumi, 2005. gada 14. decembris, *General Electric*/Komisija, T-210/01, EU:T:2005:456, 118. punkts, un 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt*/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 142. punkts). Saskaņā ar šo judikatūru ne Komisijai, ne *a fortiori* Vispārējai tiesai nav jābalstās uz faktu konstatējumiem un ekonomiskajiem vērtējumiem, kas izdarīti iepriekšējos lēmumos.

84 Tomēr šajā lietā prasītājas argumentācija nevar tikt noraidīta saskaņā ar iepriekš 83. punktā minēto judikatūru.

85 No vienas puses, prasītāja ir balstījusies nevis tikai uz atšķirīgu vērtējumu apstrīdētajā lēmumā un jebkurā citā lēmumā, bet gan uz politikas maiņu, jo Komisija, definējot skartos tirgus, vairs neņemot vērā alianses partnerus.

86 No otras puses, prasītāja atsaucas uz vienu un to pašu nolīgumu starp pusēm analīzi vienā un tajā pašā kontekstā un attiecībā uz vienu un to pašu problemātiku, ko Komisija veikusi lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines*, kura adresāte tāpat bija arī prasītāja.

87 Lai arī iespējamā atšķirība analīzē starp lēmumu *Lufthansa*/*Brussels Airlines* un apstrīdēto lēmumu vai iespējamās izmaiņas Komisijas politikā pašas par sevi neļauj secināt, ka apstrīdētais lēmums ir nelikumīgs, tās tomēr prasa pārbaudīt, vai Komisija ir vismaz rūpīgi izvērtējusi prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru alianses partnerus tā, definējot skartos tirgus, vairs neņems vērā.

88 Turklāt, kā paskaidrots iepriekš 13. punktā, novērtējums lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines* un izmaiņas Komisijas politikā attiecībā uz alianses partneru vērtēšanu bija precīzi viens no trim iemesliem kopā ar kopuzņēmuma līguma izbeigšanu un konkurences pastāvēšanu starp *Swiss*, no

vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses, ar kuriem bija pamatota atbrīvojuma prasība. No lietas materiāliem izriet, ka attiecīgais jautājums turklāt ir bijis galvenais diskusiju priekšmets visas administratīvās procedūras laikā.

89 Turklāt jānorāda, ka iespējamās izmaiņas Komisijas politikā attiecībā uz alianses partneriem tika aplūkotas veselā apstrīdētā lēmuma sadaļā (71.–83. apsvērums) un ka šī lēmuma pamatojums it īpaši ir balstīts uz šo novērtējumu, kuru tādēļ prasītāja var apstrīdēt.

90 No iepriekš minētā izriet, ka prasītājas arguments, kas balstīts uz lēmumu *Lufthansa*/*Brussels Airlines* un turpmākajām izmaiņām Komisijas politikā attiecībā uz alianses partneriem, nevar tikt noraidīts, pamatojoties uz to, ka agrākie lēmumi nav uzskatāmi par atbilstošu tiesisko regulējumu, un tāpēc tas ir jāanalizē.

91 Pirmkārt, šajā sakarā ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav sniegusi atbildi uz argumentu, kas ir balstīts uz lēmumu *Lufthansa*/*Brussels Airlines*, kaut arī šis arguments ir izklāstīts apstrīdētā lēmuma 73. un 74. apsvērumā. Šis izlaidums ir vēl nozīmīgāks tāpēc, ka tas attiecas uz jautājumu, kas ir viens no galvenajiem pamatiem atbrīvojuma prasībai, un ka savā 2015. gada 20. novembra vēstulē prasītāja ir uzsvērusi acīmredzamo nozīmi tam, ka Komisija (atkārtoti) izvērtē nolīgumus, ko *Lufthansa* ir noslēgusi ar *SAS* un *LOT* un kas tika izskatīti lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines*.

92 Tāpat elementi, ko Komisija izvirzījusi savos procesuālajos rakstos Vispārējā tiesā, nav tādi, kas varētu pamatot atšķirīgās analīzes apstrīdētajā lēmumā un lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines*, jo šie elementi faktiski ir klātesoši abos gadījumos.

93 Komisija tikai apgalvo, ka lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines* tā secināja, ka koncentrācijai nebūtu jābūt sekām, jo *Lufthansa* sadarbības līgumi, cita starpā ar *SAS* un *LOT*, visticamāk, nevarēšot tikt attiecināti uz otru koncentrācijas pusi. Tomēr, kā to apgalvo prasītāja, tas pats attiecas arī uz šo lietu, jo šī lieta attiecas uz tiem pašiem sadarbības līgumiem ar vienām un tām pašām pusēm, un ir skaidrs, ka šajos nolīgumos nav ietverts noteikums par automātisku pagarināšanu bez atkārtotām sarunām un ka sadarbības līgumi starp *Lufthansa*, no vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses, netika faktiski attiecināti uz *Swiss*. Komisija atkārtoti atgādina, ka tā uzskatīja, ka *Swiss* kļūs par *Lufthansa* meitasuzņēmumu un pievienosies *Star Alliance*. Arī šajā ziņā nav nekādas atšķirības, jo *Brussels Airlines* ir kļuvusi par *Lufthansa* meitasuzņēmumu un pievienojusies *Star Alliance*.

94 Otrkārt, runājot par politikas maiņu attiecībā uz alianses partneru vērtēšanu, Komisija apstrīdētajā lēmumā, lai pierādītu, ka tā principā nav izslēgusi no savas kompetences jomas ne attiecības starp alianses partneriem, ne arī šo attiecību ietekmi uz tās partneru motivāciju konkurēt pēc koncentrācijas, atsaucas uz *IAG/bmi* lēmumu.

95 Tomēr, kā norāda prasītāja, lēmuma *IAG/bmi* 160. apsvērumā Komisija ir skaidri norādījusi, ka "saskaņā ar Komisijas iepriekšējiem lēmumiem *IAG* alianses partneri [netika] ņemti vērā, nosakot skartos tirgus".

96 Turklāt, lai gan apstrīdētajā lēmumā un Vispārējā tiesā iesniegtajos procesuālajos rakstos Komisija apgalvo, ka lēmumā *IAG/bmi*, novērtējot konkurences situāciju, tika ņemtas vērā pašreizējās koda koplietošanas attiecības starp vienu no pusēm un trešām personām, ir jānorāda, kā to uzsvērusi prasītāja un kā to atzinusi Komisija procesuālajos rakstos Vispārējā tiesā, ka patiesībā darbību attiecīgā pārklāšanās šajā lietā attiecās uz tām pašām koncentrācijas pusēm, proti, *bmi* un *British Airways* (pēdējai esot tāda komerciālā pārvadātāja statusā, kas pārdod biļetes uz *Royal Jordanian* lidojumiem), nevis uz *bmi* un *Royal Jordanian*, kas bija *British Airways* alianses partnere. Kā norāda prasītāja, *IAG/bmi* lēmums ir diezgan klasiska koncentrācijas analīze, nevis 2005. gada lēmumā izdarītās analīzes izmantošana, saskaņā ar kuru, definējot tirgu, ir jāņem vērā neatkarīgie alianses partneri.

97 Turklāt prasītāja administratīvā procesa laikā un Vispārējā tiesā norādīja, ka Komisijas 2009. gada 28. augusta Lēmumā C(2009) 6690 *final*, ar ko koncentrāciju atzīst par saderīgu ar kopējo tirgu un EEZ līgumu (lieta COMP/M.5440 – *Lufthansa*/*Austrian Airlines*), Komisija ir izmantojusi tādu pašu pieeju kā lēmumā *Lufthansa*/*Brussels Airlines* un tādēļ nav pārbaudījusi maršrutu pārklāšanos, kas radās vienīgi attiecībā uz tiem lidojumiem, kurus veica *Austrian Airlines* un *Star Alliance* partneri, it īpaši *LOT* un *SAS*. Tāpat prasītāja uzskata, ka 2010. gada 14. jūlija Lēmumā C(2010) 5008 (lieta COMP/M.5747 – *Iberia*/*British Airways*) Komisija nav analizējusi maršrutu pārklāšanos, kas radās vienīgi no lidojumiem, kurus veica *Iberia* un *British Airways* alianses partneri. Jāsecina, ka ne apstrīdētajā lēmumā, kurā turklāt ir pārņemti prasītājas argumenti, ne arī Vispārējā tiesā iesniegtajos procesuālajos rakstos Komisija šajā sakarā nav sniegusi nekādu atbildi.

– *Par* Swiss *un* SAS *noslēgto koda koplietošanas līgumu*

98 Vispirms ir jāatzīmē, ka, lai gan *Swiss* noslēdza koda koplietošanas līgumu gan ar *SAS* 2006. gadā, gan ar *LOT* 2007. gadā, prasītāja prasības pieteikumā konkrēti apstrīd tikai Komisijas vērtējumu šajā ziņā attiecībā uz maršrutu ZRH–STO un neizvirza nevienu iebildumu par vērtējumu koda koplietošanas līgumam starp *Swiss* un *LOT* attiecībā uz maršrutu ZRH–WAW.

99 Koda koplietošanas līgums starp *Swiss* un *SAS* tika noslēgts 2006. gadā, un tādējādi Komisija to nav ņēmusi vērā 2005. gada lēmumā, ar kuru saistības tika padarītas par obligātām, lai uzskatītu, ka, ņemot vērā dažādos sadarbības nolīgumus starp *Lufthansa* un *SAS*, pēdējai minētajai nebija diez cik lielas intereses konkurēt ar *Swiss* pēc darījuma.

100 Pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, šis apstāklis vien nenozīmē, ka koda koplietošanas līgums, kas noslēgts starp *Swiss* un *SAS*, nebūtu jāņem vērā, novērtējot atbrīvojuma prasību.

101 Lai gan ir taisnība, ka pārskatīšanas klauzulā 15.2 ir atsauce uz izmaiņām nolīgumos, uz kuriem Komisija balstīja savu konstatējumu par konkurences stimulu samazināšanos, koda koplietošanas līgums šajā gadījumā tomēr varētu būt atbilstošs, lai vispārīgi novērtētu, vai līgumattiecības ir mainījušās tā, ka tās novērš konkurences problēmas, kuras tika konstatētas 2005. gada lēmumā un kuras pamatoja saistību noteikšanu.

102 Pilnīgi formālas pārskatīšanas klauzulas 15.2 interpretācijas pieņemšana, saskaņā ar kuru ir jāņem vērā izmaiņas tikai tajos nolīgumos, kas bija spēkā 2005. gada lēmuma pieņemšanas laikā, ļautu pusēm, kā tas ir paskaidrots apstrīdētā lēmuma 103. apsvērumā, apiet saistību izpildi, aizstājot agrākos sadarbības nolīgumus ar jauniem līdzīgiem nolīgumiem.

103 Tādēļ ir jāpārbauda, vai *Swiss* un *SAS* noslēgtais koda koplietošanas līgums ir pietiekami cieši saistīts ar līgumattiecībām un konkurences problēmām, kas minētas 2005. gada lēmumā.

104 Šajā sakarā ir jānorāda, kā pareizi apgalvo prasītāja un kā to atzīst Komisija, ka koda koplietošanas līgums un sadarbības nolīgumi atšķiras atkarībā no to piemērošanas jomas, satura un līgumslēdzējām pusēm.

105 Tādējādi divpusējais alianses nolīgums starp *Lufthansa* un *SAS* attiecas uz sadarbību starp šīm abām aviosabiedrībām, kādas tās pastāvēja faktu rašanās laikā, un neietver tādus nākotnes biedrus – sabiedrības kā *Swiss*, kamēr koda koplietošanas līgums tika noslēgts 2006. gadā starp *Swiss* un *SAS* un attiecas vienīgi uz maršrutiem, kurus nodrošina *Swiss* un *SAS*, un neattiecas uz maršrutiem, kurus nodrošina *Lufthansa*.

106 Divpusējā alianses nolīguma un koda koplietošanas līguma mērķi atšķiras arī pēc būtības. Kā tas ir norādīts 2005. gada lēmuma 22. apsvērumā, *Lufthansa* noslēgtie sadarbības nolīgumi, tostarp it īpaši arī divpusējais alianses nolīgums, kas bija sadarbības pamats, paredzēja "vienotu cenu politiku pasaules

mērogā, kopīgu tīklu un lidojumu plānošanu, kopējas platformas sistēmas un vienotas mārketinga stratēģijas organizēšanu" un "tādējādi veido[ja] juridisko pamatu uzņēmumu tīklu globālai integrācijai un to tirdzniecības politikai". Turpretim koda koplietošanas līgums ir standarta nolīgums gaisa transporta nozarē, saskaņā ar kuru *Swiss* var pārdot – papildus biļetēm uz lidojumiem, kurus tā nodrošina, – biļetes ar savu identifikācijas kodu (tas ir, kā "komerciāls pārvadātājs") lidojumiem, kurus nodrošina *SAS*, un otrādi.

107 Kā to norāda prasītāja, un Komisija to neapstrīd, saskaņā ar koda koplietošanas līgumu neeksistē "vienota cenu politika". Tāpat neeksistē arī "kopīga tīklu un lidojumu plānošana" šī nolīguma ietvaros, jo katram pārvadātājam ir tiesības brīvi plānot savus lidojumus. Koda koplietošanas līgumā nav paredzēta "kopējas platformas sistēmas organizēšana", jo katrs pārvadātājs darbojas savā platformā atbilstoši savām prioritātēm. Visbeidzot, koda koplietošanas līgumā nav paredzēta "vienotas mārketinga stratēģijas organizēšana", jo katrs pārvadātājs pats pārdod savas biļetes, izmantojot savus kanālus.

108 Tomēr Komisija apgalvo, ka koda koplietošanas līgums un divpusējās alianses nolīgums abi ir plašāku līgumattiecību, kas ir maršruta ZRH–STO novērtējuma pamatā, neatņemama sastāvdaļa un tādēļ tie ir atbilstoši attiecībā uz pārskatīšanas klauzulas 15.2 piemērošanu.

109 Pieņemot, ka koda koplietošanas līgums varētu tikt uzskatīts par atbilstošu attiecībā uz pārskatīšanas klauzulas 15.2 piemērošanu, vēl ir jāpārbauda, vai šis nolīgums ļauj konstatēt, ka *SAS* nevar tikt uzskatīta par *Swiss* konkurenti, vai arī tas vismaz ierobežo konkurenci starp *Swiss* un *SAS*.

110 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav īstenojusi konkrētu analīzi koda koplietošanas līgumam un pat nav pieminējusi nevienu pierādījumu tam, ka šis nolīgums ierobežo konkurenci starp *Swiss* un *SAS*, bet tikai izteikusi hipotētiskus apsvērumus. Saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 99. apsvērumu:

"Attiecībā uz šādu kodu koplietošanas līgumu iespējamo ietekmi uz konkurenci katrā no abiem maršrutiem Komisija uzskata, ka šie pastāvošie koda koplietošanas līgumi ir būtiski koncentrācijas novērtēšanai. Ja līdzīgs darījums tiktu paziņots šodien, tad koda koplietošanas līgumi starp *Swiss*, *SAS* un *LOT* varētu izraisīt bažas par konkurenci, un pusēm, iespējams, būs jāuzņemas saistības šo bažu problēmu novēršanai [..]."

111 Vispārējā tiesā Komisija apgalvo, ka koda koplietošanas līgumu konfigurācija rāda, ka puses kopumā izmanto ierobežotu konkurences spiedienu viena attiecībā pret otru. Šajā sakarā tā apgalvo, ka paralēli koda koplietošanas līgumiem, kā tas ir šajā gadījumā, abas kodu koplietošanas aviosabiedrības, visticamāk, nepieņems, ka viena no tām, izmantojot kodu koplietošanu, pārdod sēdvietas uz otras lidojumiem par zemākām cenām, ņemot vērā no tā izrietošo ieņēmumu samazināšanos.

112 Jākonstatē, ka šie elementi atkal ir hipotētiski un neizriet no šajā lietā apskatāmā koda koplietošanas līguma konkrētas analīzes un tā sekām. Vēl arī, kā to atzina arī Komisija, *Swiss* un *SAS* ir vienojušās pieņemt otras puses rezervācijas un otras puses noteiktās cenas par šīm rezervācijām. Tāpat arī šajā jautājumā prasītāja apgalvo, ko Komisija neapstrīd, ka faktiskie pārvadātāji bieži vien par saviem lidojumiem piedāvā zemākas cenas, nekā tie piedāvā par lidojumiem, ko veic koda koplietošanas partneris, jo tiem rodas sēdvietu nepārdošanas risks, kamēr komerciālais pārvadātājs gūst vismaz nelielu komisijas maksu, pārdodot sēdvietu cita pārvadātāja nodrošinātā lidojumā.

113 Turklāt jānorāda, ka ar Komisijas izvirzītajiem elementiem, pat ja tie būtu pierādīti, katrā ziņā varētu tikt pierādīts tikai tas, ka konkurence starp komerciālo pārvadātāju un faktisko pārvadātāju ir zemā līmenī, nevis tas, ka koda koplietošanas līgums var ierobežot konkurenci starp abām sabiedrībām attiecībā uz to pašu veiktajiem lidojumiem. Citiem vārdiem, lai arī koda koplietošanas līgums, iespējams, rada tikai zemu konkurenci attiecībā uz biļešu pārdošanu, izmantojot koda koplietošanu, Komisija turpretim nav izvirzījusi nevienu elementu, ar ko varētu tikt pierādīts, ka koda koplietošanas

līgums var samazināt konkurenci starp lidojumiem, kurus veic katra no abām sabiedrībām. Lai gan Komisija apgalvo, ka tā ir konstatējusi, ka faktiskā pārvadātāja piedāvātās cenas ir gandrīz identiskas cenām, ko mārketinga pārvadātājs ir piedāvājis par sēdvietām, izmantojot koda koplietošanu uz to pašu lidojumu, prasītāja savukārt atsaucas, un attiecībā uz to nav strīdu, uz tādu cenu atšķirību starp lidojumiem, ko piedāvā dažādi pārvadātāji vienā un tajā pašā dienā. Tomēr konkurence starp lidojumiem, kurus nodrošina *Swiss* un *SAS*, ir svarīgāka, lai novērtētu, vai pastāv abu aviosabiedrību konkurence.

114 Visbeidzot, Komisija Vispārējā tiesā atzina, ka tā nav sīki izvērtējusi starp *Swiss* un *SAS* noslēgtā koda koplietošanas līguma ietekmi uz šo divu sabiedrību konkurenci attiecībā uz maršrutu ZRH–STO. Komisija šajā ziņā apgalvo, ka tai nebija jāizvērtē prasītājas iesniegtie pierādījumi, jo prasītāja nav pierādījusi, ka līgumiskās attiecības ir mainījušās tā, lai novērstu 2005. gada lēmumā norādītās konkurences problēmas. Tomēr koda koplietošanas līguma ietekmes uz konkurenci attiecīgajā maršrutā pārbaude bija nepieciešama, lai novērtētu, vai un kādā mērā minētais nolīgums var ierobežot vai likvidēt konkurenci starp *Swiss* un *SAS*.

115 No iepriekš minētā izriet, ka, lai arī koda koplietošanas līgums, protams, var tikt ņemts vērā, tomēr ne apstrīdētajā lēmumā ietvertie elementi, ne pat arī Komisijas procesuālajos rakstos, kas iesniegti Vispārējā tiesā, ietvertie argumenti nevar pamatot atbrīvojuma prasības noraidīšanu, runājot par cenu saistībām attiecībā uz maršrutu ZRH–STO.

Par trešo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija nav ņēmusi vērā, ka konkurence starp Swiss*, no vienas puses, un* SAS *un* LOT*, no otras puses, ir uzskatāma par "tirgus attīstību ilgtermiņā" pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmā teikuma izpratnē*

116 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav izvērtējusi, vai pierādījumi, kas apliecina konkurences saglabāšanu starp *Swiss*, no vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses, ļauj konstatēt "tirgus attīstību ilgtermiņā", kaut arī runa ir par atbrīvojuma pamatu, kāds ir skaidri minēts pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmajā teikumā.

117 Prasītāja šajā sakarā apgalvo, ka cenas maršrutos ZRH–STO un ZRH–WAW ir ievērojami zemākas nekā 2005. gadā, ka pasažieru skaits šajos maršrutos ir dubultojies un ka puses ir iesniegušas pierādījumus, kas apliecina, ka *Swiss* noteiktās cenas lidojumiem, kurus tā pati nodrošina, atšķiras no cenām, kādas izmanto *LOT* par sēdvietām tās nodrošinātajos lidojumos.

118 Vispirms ir jānorāda, no vienas puses, ka "tirgus attīstība ilgtermiņā" ir atsevišķs pamatojums atbrīvojumam, kas ir skaidri minēts pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmajā teikumā, un, no otras puses, ka Komisija neapstrīd, ka konkurences esamība starp *Swiss* un *SAS* un *LOT* var tikt uzskatīta par "tirgus attīstību ilgtermiņā". Šādos apstākļos apstrīdētā lēmuma 53. apsvērumā šis arguments ir noraidīts nepamatoti, jo, "[neesot] izpildītiem priekšnoteikumiem atbrīvojuma piešķiršanai, šajā lēmumā ne[bija] [jāizskata jautājums] par cenu attīstību". Tomēr šī kļūda ir nesvarīga, jo Komisija apstrīdētā lēmuma 54.–59. apsvērumā tomēr "pilnīguma labad" ir pārbaudījusi cenu attīstību un konkurences līmeni.

119 Šajā ziņā, kaut arī Komisija atzīst, ka prasītājas un *Swiss* iesniegtie grafiki patiešām norāda uz zināmu cenu atšķirību starp dažādu pārvadātāju nodrošinātajiem lidojumiem vienā un tajā pašā dienā, tā apstrīdētajā lēmumā ir konstatējusi, ka šīs analīzes ticamība tomēr paliek neskaidra un līdz ar to ir jāveic papildu ekonomiskā analīze.

120 Kā apgalvo Komisija, apvienošanās procesā iesaistītajam uzņēmumam, kurš prasa atbrīvojumu no saistībām, ir jāiesniedz pierādījumi tam, ka šajā nolūkā prasītie pierādījumi ir izpildīti, un Komisijai nav jāveic jauna tirgus izpēte katras atbrīvojuma prasības gadījumā. Tomēr Komisijai ir izmeklēšanas pilnvaras, kā arī efektīvi izmeklēšanas līdzekļi, un gadījumā, ja tā uzskata, ka pušu iesniegtie

pierādījumi nav pietiekami ticami vai būtiski vai ka tie ir jāpapildina ar citiem datiem, tai ir pienākums prasīt precīzāku informāciju vai veikt izmeklēšanu šajā sakarā. Tas tā vēl jo vairāk ir tāpēc, ka *Lufthansa* savā atbildē, kas tika sniegta 2015. gada 20. novembrī, jau bija norādījusi, ka Komisija nevarēja vienkārši apgalvot, ka "faktiskais cenu konkurences līmenis abos maršrutos var tikt atstāts neizskatīts".

121 Puses, pamatojoties uz pilnvarotā pārstāvja secinājumiem, arī apgalvoja, ka pasažieru skaita divkāršošanās un ievērojamais cenu kritums laikā no 2005. gada līdz 2014. gadam liecina par augstu konkurences līmeni starp *Swiss*, no vienas puses, un *LOT* un *SAS*, no otras puses.

122 Šajā ziņā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir tikai norādījusi, ka puses nav norādījušas nevienu neapstrīdamu pierādījumu tam, ka šos cenu samazinājumus ir izraisījusi konkurence starp *Swiss* un *LOT* un ka šie samazinājumi varētu būt saistīti arī ar zemākām degvielas cenām vai ar cenu saistību ietekmi.

123 Kā jau tika minēts iepriekš, Komisija nevar aprobežoties ar to, ka tā prasa neapstrīdamus pierādījumus, taču neprecizē, kas šiem pierādījumiem būtu jāietver; tai ir jāpierāda pušu iesniegtās informācijas kļūdainais raksturs, jāveic izmeklēšanas pasākumi vai vajadzības gadījumā jāveic izmeklēšana, lai papildinātu šo informāciju vai apstrīdētu tās spēkā esamību.

124 Turklāt tiesas sēdē Komisija apstiprināja, ka tā neapstrīd prasītājas apgalvojumu, ka 17 no 32 cenu samazinājumiem maršrutā ZRH–STO un 4 no 13 šādiem samazinājumiem maršrutā ZRH–WAW bija brīvprātīgi, tas ir, tas nav prasīts aizsardzības līdzekļos.

125 No iepriekš minētā izriet, ka Komisija nav izpildījusi pienākumu rūpīgi pārbaudīt visus attiecīgos datus, veikt izmeklēšanas pasākumus vai veikt nepieciešamās izmeklēšanas, lai pārbaudītu, vai pastāv konkurence starp *Swiss*, no vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses.

Par piekto daļu, kas ir balstīta uz vispārējās koncentrāciju politikas neievērošanu attiecībā uz cenu aizsardzības līdzekļiem

126 Prasītāja apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā cenu saistību nesaderību ar tās politiku attiecībā uz aizsardzības līdzekļiem, kā tas ir izklāstīts Paziņojuma par aizsardzības līdzekļiem 18. punktā un apstiprināts ar praksi. Tā norāda, ka Komisija pēdējo gadu laikā sistemātiski ir noraidījusi pušu piedāvātās saistības attiecībā uz cenām.

127 Prasītāja apgalvo, ka cenu saistībām ir iespējama divējāda ietekme uz konkurences izkropļošanu, proti, no vienas puses, atņemt atsauces maršrutu pasažieriem priekšrocības, kas saistītas ar cenu samazinājumu, ko *Swiss* varētu paredzēt, ja nebūtu papildu izdevumu, ko rada atbilstošs cenu samazinājums pārklāšanās maršrutos, un, no otras puses, kavēt konkurējošas sabiedrības ienākšanu tirgū mākslīgi zemāku cenu dēļ maršrutos, kuri pārklājas.

128 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav novērtējusi šos faktorus, bet ir tikai norādījusi, ka maršruti ZRH–STO un ZRH–WAW ir maršruti ar vāju satiksmi, kuros, neraugoties uz aizsardzības līdzekļiem attiecībā uz laika nišām, nav iekļauta neviena jauna sabiedrība.

129 Šajā ziņā, runājot, pirmkārt, par argumentu, saskaņā ar kuru cenu saistības nav saderīgas ar Komisijas aizsardzības līdzekļu politiku, vispirms ir jāatgādina, ka šajā tiesvedībā prasītāja nevar apšaubīt to saistību likumību, kuras ir kļuvušas obligātas ar 2005. gada lēmumu, kas ir kļuvis galīgs.

130 Turklāt, kā pamatoti norāda Komisija, Paziņojumā par aizsardzības līdzekļiem nav aizliegtas cenu saistības, bet tajā ir uzsvērts, ka tās kopumā neļaus novērst konkurences problēmas, ko rada horizontāla pārklāšanās, un ka šāda veida aizsardzības līdzekļi var būt pieļaujami tikai izņēmuma gadījumos, ja tie tiek piemēroti, izmantojot efektīvus izpildes un kontroles mehānismus, un tie nevar izkropļot konkurenci.

131 Visbeidzot, tā kā jebkura koncentrācija tiek vērtēta individuāli un ņemot vērā piemērojamos faktiskos un juridiskos apstākļus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt*/Komisija, T-162/10, EU:T:2015:283, 142. un 144. punkts), tas, ka dažos vai lielākajā daļā gadījumu uzņēmumi ir atteikušies no saistībām, nevar novērst to pieņemšanu konkrētā situācijā, ja vien tās ļauj atrisināt identificētās konkurences problēmas.

132 Runājot, otrkārt, runājot par argumentu, saskaņā ar kuru cenu saistības var radīt izkropļojumus gan atsauces maršrutos, gan pārklāšanās maršrutos, ir jākonstatē, ka ne apstrīdētajā lēmumā, ne Vispārējā tiesā Komisija nav sniegusi nevienu pierādījumu, ar ko varētu tikt apstrīdēts šis arguments, bet tikai uzsvērusi tā hipotētisko raksturu. Turklāt pienākums pārnest uz maršrutiem ZRH–STO un ZRH–WAW cenu samazinājumus, kādi tiek izmantoti atsauces maršrutos, varētu atturēt trešās personas – aviosabiedrības darboties šajos maršrutos. Tādējādi, esot tālu no tā, lai atrisinātu tirgus strukturālo problēmu, kas tām būtu jārisina, cenu saistības, gluži pretēji, varētu izraisīt to, ka ir nepieciešama to turpināšanās uz nenoteiktu laiku.

133 Šādā gadījumā šajā lietā nav jāvērtē saistību, kuras ir kļuvušas obligātas ar 2005. gada lēmumu, kas ir kļuvis galīgs, likumība, bet gan ir jāpārbauda, vai ir izpildīti nosacījumi atbrīvošanai no šīm saistībām.

134 Šajā ziņā argumentācija, kas ir balstīta uz konkurences izkropļojumu, pieņemot, ka tā ir pierādīta, nevar tikt pielīdzināta būtiskām tirgus izmaiņām pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmā teikuma izpratnē vai grozījumiem līgumattiecībās pārskatīšanas klauzulas 15.2 otrā teikuma izpratnē un, vispārīgāk, tā neļauj konstatēt, ka 2005. gada lēmumā konstatētās konkurences problēmas, kas veido saistību pamatu, vairs nepastāv.

135 Tomēr jāatzīmē, ka, lai arī ar argumentāciju, kas ir pamatota ar konkurences izkropļošanas risku, nevar tikt pierādīts, ka ir izpildīti pārskatīšanas klauzulā 15.2 paredzētie nosacījumi atbrīvošanai no saistībām, tā turpretim pastiprina nepieciešamību Komisijai rūpīgi un padziļināti izvērtēt atbrīvojuma prasību un pārbaudīt, vai saistības joprojām ir nepieciešamas vai piemērotas.

Secinājumi par pirmo pamatu

136 No iepriekš minētā izriet, ka Komisija nav ņēmusi vērā vai rūpīgi izanalizējusi argumentus, kas izriet no lēmuma *Lufthansa*/*Brussels Airlines* un politikas izmaiņām attiecībā uz alianses partneriem un konkurences starp *Swiss*, no vienas puses, un *SAS* un *LOT*, no otras puses, pastāvēšanu.

137 Tomēr, lai cik lieli nebūtu šie trūkumi, neesot nekādām izmaiņām līgumattiecībās starp *Swiss* un *LOT*, uz kuru pamata cenu saistības tika padarītas par obligātām ar 2005. gada lēmumu, tie nevar tikt uzskatīti par pietiekamiem, lai atceltu apstrīdēto lēmumu daļā, kurā tas attiecas uz maršrutu ZRH–WAW.

138 Runājot par maršrutu ZRH–STO, ir jāpievērš uzmanība ne tikai tam, ka nav atbilstoši izvērtēti iepriekš 136. punktā minētie elementi un nolīguma par sadarbību starp *Lufthansa* un *SAS* izbeigšana, bet arī tam, ka Komisija nav ņēmusi vērā ne prasītājas saistības izbeigt arī divpusējo alianses nolīgumu starp *Lufthansa* un *SAS*, ne arī pilnvarotā pārstāvja atzinumu, kurā bija secināts, ka ir notikušas būtiskas izmaiņas tirgū maršrutā ZRH–STO, un nav veikusi pietiekamu analīzi koda koplietošanas līguma ietekmei uz konkurenci starp *Swiss* un *SAS*. Līdz ar to ir jākonstatē, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, jo tā nav ņēmusi vērā visu attiecīgo informāciju, un ka apstrīdētajā

lēmumā minētie elementi nav pietiekams pamats, lai noraidītu atbrīvojuma prasību attiecībā uz maršrutu ZRH–STO (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2005. gada 15. februāris, Komisija/*Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39. punkts)

139 No minētā izriet, ka, neraugoties uz nepieciešamību pārbaudīt citus prasītājas izvirzītos pamatus un argumentus, apstrīdētais lēmums ir jāatceļ daļā, kurā tas attiecas uz maršrutu ZRH–STO. Turpretim šie pārējie pamati un argumenti ir jāizskata, ciktāl tie attiecas uz apstrīdētā lēmuma likumību attiecībā uz maršrutu ZRH–WAW.

Par otro pamatu, kas ir balstīts uz labas pārvaldības principa pārkāpumu

140 Prasītāja apgalvo, ka Komisija nav izpildījusi pienākumu rūpīgi un objektīvi izvērtēt visus būtiskos šīs lietas apstākļus un līdz ar to nav ievērojusi arī labas pārvaldības principu, kas ietverts Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. panta 1. punktā.

141 Šajā sakarā prasītāja norāda, ka Komisija nekādi nav ņēmusi vērā tās izvirzītos juridiskos argumentus un ka tā drīzāk esot izmantojusi pieņēmumus un hipotēzes par konkurenci attiecīgajos maršrutos, nevis veikusi nopietnu faktu izmeklēšanu. Turklāt Komisija neesot veikusi savu izmeklēšanu attiecībā uz cenu izmaiņām un konkurences līmeni, nedz arī lietderīgi sadarbojusies ar pilnvaroto pārstāvi, kas ir atbildīgs par uzraudzību, tā vietā dodot priekšroku uzskatam, ka koda koplietošanas līgumi ierobežo konkurenci.

142 Tas pats atteikums rūpīgi izvērtēt *Lufthansa* izvirzītos argumentus izrietot arī no Komisijas nepārtrauktās nepārliecinošu juridisko argumentu atkārtošanas, uz kuriem *Lufthansa* jau ir atbildējusi administratīvā procesa laikā.

143 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar Pamattiesību hartas 41. panta 1. punktu ikvienai personai ir tiesības uz objektīvu, godīgu un pieņemamā termiņā veiktu jautājumu izskatīšanu Savienības iestādēs un struktūrās.

144 Ciktāl prasītāja pārmet Komisijai, ka tā nav ņēmusi vērā visus būtiskos faktorus, lai pamatotu savu vērtējumu, šis iebildums tika pārbaudīts saistībā ar pirmo pamatu.

145 Attiecībā uz iebildumu par to, ka Komisija ir skaidri parādījusi savu nodomu neveikt atbrīvojuma prasības rūpīgu pārbaudi, nekādi neņemot vērā *Lufthansa* izvirzītos juridiskos argumentus, ir jānorāda, ka tikai fakts, ka Komisija ir apstrīdējusi un noraidījusi *Lufthansa* argumentus, pats par sevi neliecina, ka Komisija nav bijusi objektīva saistībā ar atbrīvojuma prasību. Tāpat Komisijas atkārtotie un, iespējams, nepārliecinošie juridiskie argumenti, uz kuriem, kā uzskata *Lufthansa*, tā jau ir atbildējusi administratīvā procesa laikā, drīzāk atspoguļo atšķirību vērtējumā, bet kā tādi paši par sevi nav uzskatāmi par atteikumu objektīvi izvērtēt atbrīvojuma prasību.

146 Turklāt nevar apgalvot, ka Komisija nav izvērtējusi prasību vispār, ciktāl, kā tas izriet no iepriekš minētā 14.–19. punkta, tā nosūtīja *Lufthansa* vairākus informācijas pieprasījumus un administratīvā procesa laikā organizēja ar to dažādas tikšanās.

147 No tā izriet, ka otrais pamats ir jānoraida.

Par trešo pamatu, kas ir balstīts uz pilnvaru nepareizu izmantošanu

148 Prasītāja apgalvo, ka Komisija izmantoja atbrīvojuma procedūru kā spiedienu, lai piespiestu *Swiss* izbeigt līgumu, kuram nebija tiešas saiknes ar darījumu. Komisija cenšoties izvairīties no procedūrām, kas paredzētas, lai pārbaudītu un sodītu iespējamos LESD 101. panta pārkāpumus saskaņā ar Padomes

Regulu (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [LESD] 101. un 102. pantā (OV 2003, L 1, 1. lpp.), attiecībā uz koda koplietošanas līgumu, kas noslēgts starp *Swiss* un *LOT* 2007. gadā. It īpaši no apstrīdētā lēmuma 104. apsvēruma izrietot, ka koda koplietošanas līgums un tā iespējamā pret konkurenci vērstā ietekme ir galvenais iemesls, kāpēc Komisija noraidīja atbrīvojuma prasību.

149 Tādējādi Komisija cenšoties izvairīties no pienākuma, no vienas puses, faktiski pierādīt *Swiss* noslēgtā koda koplietošanas līguma iespējamo pret konkurenci vērsto ietekmi un, no otras puses, pieņemt lēmumu, kas būtu pakļauts tiesas pārbaudei. Šajā sakarā prasītāja norāda, ka Komisija 2011. gada februārī uzsāka *ex-officio* procedūru pret koda koplietošanas līgumiem, kas aptver no platformas uz platformu maršrutus un kas ir noslēgti starp *Lufthansa* un *Turkish Airlines*, kā arī starp *Brussels Airlines* un *TAP Air Portugal*, bet pēc tam, kad tā bija izmeklējusi šīs lietas piecus ar pus gadus prioritārā kārtā, tā vēl nebija izdarījusi nekādus secinājumus.

150 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tiesību akts ir spēkā neesošs pilnvaru nepareizas izmantošanas dēļ, ja, pamatojoties uz objektīvām, atbilstīgām un saskanīgām pazīmēm, izrādās, ka tas ir pieņemts tikai vai vismaz galvenokārt, lai sasniegtu citus mērķus, nevis tos, uz kuriem iepriekš norādīts, vai lai izvairītos no Līgumos īpaši paredzētas procedūras, lai nodrošinātos pret attiecīgā gadījuma apstākļiem (skat. spriedumu, 2013. gada 16. aprīlis, Spānija un Itālija/Padome, C-274/11 un C-295/11, EU:C:2013:240, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).

151 Jākonstatē, ka prasītāja nav iesniegusi nekādus objektīvus, atbilstīgus un saskanīgus pierādījumus tam, ka Komisija izmantoja atbrīvojuma procedūru kā spiediena līdzekli ekskluzīvi vai galvenokārt, lai piespiestu *Swiss* izbeigt koda koplietošanas līgumu, kas noslēgts ar *LOT*, ar mērķi izvairīties no izmeklēšanas procedūrām un sankciju par LESD 101. panta pārkāpumiem piemērošanas.

152 Vispirms jānorāda, ka procedūru neuzsāka Komisija, bet gan tā tika uzsākta pēc prasītājas lūguma.

153 Turklāt, lai gan no lietas materiāliem skaidri izriet, ka Komisija uzskata, ka attiecīgais koda koplietošanas līgums rada bažas par konkurenci šajā lietā un ka atbrīvojuma prasības noraidīšana, kā tas it īpaši izriet no apstrīdētā lēmuma 5., 49., 69. un 95. apsvēruma, būtībā ir pamatota ar šī nolīguma saglabāšanu vai grozījumu neesamību, no tā tomēr nevar tikt secināts, ka Komisija ir nepareizi izmantojusi pilnvaras.

154 Kā tika norādīts iepriekš šī sprieduma 101.–103. punktā, Komisija bija tiesīga ņemt vērā koda koplietošanas līgumu, kas bija noslēgts starp *Swiss* un *LOT*, novērtējot atbrīvojuma prasību. Šis nolīgums ir plašāku līgumattiecību neatņemama sastāvdaļa, kas ir pamatā konkurences novērtējumam maršrutā ZRH–WAW. Tā kā Komisija 2005. gada lēmumā uzskatīja, ka *LOT* nebija diez cik lielas intereses konkurēt ar *Swiss*, ņemot vērā visus sadarbības nolīgumus ar *Lufthansa*, koda koplietošanas līgums patiešām var būt atbilstīgs elements konkurences novērtējumam šajā maršrutā neatkarīgi no tā, vai šis nolīgums var vai nevar galu galā attaisnot prasības noraidīšanu.

155 Jāatzīmē arī tas, ka, lai atvieglotu atbrīvojuma piešķiršanu, Komisija nepieprasīja prasītājai lauzt nolīgumu par kodu apmaiņu, bet vienīgi ierosināja pusēm izbeigt līgumu vai vismaz ierobežot tā darbības jomu, iekļaujot iepriekšējo un nākamo maršrutu un tādējādi samazinot sadarbības pakāpi starp apvienoto vienību un *LOT*.

156 No minētā izriet, ka prasītājas iesniegtie pierādījumi nav uzskatāmi par objektīviem, atbilstīgiem un saskanīgiem pierādījumiem pilnvaru nepareizai izmantošanai un ka trešais pamats ir jānoraida.

157 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka apstrīdētais lēmums ir jāatceļ daļā, kurā tas attiecas uz maršrutu ZRH–STO, un ka pārējā daļā prasība ir jānoraida.

Par tiesāšanās izdevumiem

158 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 3. punktam, ja lietas dalībniekiem nolēmums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši.

159 Šajā gadījumā ir jānolemj, ka lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta)

nospriež:

1) Atcelt Komisijas 2016. gada 25. jūlija Lēmumu C(2016) 4964 *final*, ar kuru noraidīts *Deutsche Lufthansa AG* lūgums piešķirt atbrīvojumu no noteiktām saistībām, kas kļuvušas obligātas ar Komisijas 2005. gada 4. jūlija lēmumu, ar kuru apstiprināta koncentrācija lietā COMP/M.3770 – *Lufthansa*/*Swiss*, ciktāl tas attiecas uz maršrutu Cīrihe–Stokholma.

2) Pārējā daļā prasību noraidīt.

3) Katrs lietas dalībnieks sedz savus tiesāšanās izdevumus pats.

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2018. gada 16. maijā.

[Paraksti]

Satura rādītājs

Tiesvedības priekšvēsture 1

Lēmums, ar kuru atļauts koncentrācijas darījums starp Lufthansa un Swiss International Air Lines Ltd . 2

Apstrīdētais lēmums 3

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi 5

Juridiskais pamatojums 5

Ievada apsvērumi 5

Par pirmo pamatu, kas balstīts uz nepareiza juridiskā standarta piemērošanu, acīmredzamām kļūdām vērtējumā, kā arī samērīguma principa un tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu 8

Par pirmo daļu, kas ir balstīta uz nepareiza juridiskā standarta piemērošanu atbrīvojuma prasības vērtējumā, kā arī samērīguma principa un tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu 8

Par otro un ceturto daļu, kas balstītas uz acīmredzamu kļūdu Lufthansa alianses nolīgumu vērtējumā, ņemot vērā pārskatīšanas klauzulas 15.2 otro teikumu, kā arī to, ka Komisija nav ņēmusi vērā tās politikā notikušās izmaiņas saistībā ar alianses partneru vērtēšanu 9

– Ievada apsvērumi 9

– Grozījumi līgumos starp Lufthansa un SAS 10

– Par lēmumu Lufthansa/Brussels Airlines un apgalvoto Komisijas politikas maiņu saistībā ar alianses partneru vērtēšanu 13

– Par Swiss un SAS noslēgto koda koplietošanas līgumu 15

Par trešo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija nav ņēmusi vērā, ka konkurence starp Swiss, no vienas puses, un SAS un LOT, no otras puses, ir uzskatāma par "tirgus attīstību ilgterminā" pārskatīšanas klauzulas 15.2 pirmā teikuma izpratnē 17

Par piekto daļu, kas ir balstīta uz vispārējās koncentrāciju politikas neievērošanu attiecībā uz cenu aizsardzības līdzekļiem 18

Secinājumi par pirmo pamatu 19

Par otro pamatu, kas ir balstīts uz labas pārvaldības principa pārkāpumu 20

Par trešo pamatu, kas ir balstīts uz pilnvaru nepareizu izmantošanu 20

Par tiesāšanās izdevumiem 22