Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kuues koda)

16. mai 2018*

Konkurents – Koondumised – Lennutranspordi turg – Otsus, millega koondumine tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et täidetakse teatud kohustusi – Taotlus pool vabastada võetud kohustustest – Proportsionaalsus – Õiguspärane ootus – Hea halduse põhimõte – Võimu kuritarvitamine

Kohtuasjas T-712/16,

**Deutsche Lufthansa AG**, asukoht Köln (Saksamaa), esindaja: advokaat S. Völcker,

hageja,

*versus*

**Euroopa Komisjon**, esindajad: A. Biolan, H. Leupold ja I. Zaloguin,

kostja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 25. juuli 2016. aasta otsus C(2016) 4964 final, millega jäeti rahuldamata hageja taotlus vabastada ta teatud kohustustest, mis muudeti siduvaks komisjoni 4. juuli 2005. aasta otsusega, millega kiideti koondumine heaks asjas COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss,

ÜLDKOHUS (kuues koda),

koosseisus: president G. Berardis, kohtunikud S. Papasavvas (ettekandja) ja O. Spineanu-Matei,

kohtusekretär: ametnik C. Heeren,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 14. septembri 2017. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

**otsuse**

## Vaidluse taust

1 Hageja Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa“ või „hageja“) on Saksa olulisim lennuettevõtja. Ta on Star Alliance'i kaasasutajaliige, kusjuures Star Alliance on maailma kõige olulisem lennuettevõtjate allianss.

* Kohtumenetluse keel: inglise.

2 Lisaks Star Alliance'i lepingule sõlmis Lufthansa 11. mail 1995 Scandinavian Airlines Systemiga (edaspidi „SAS") kahepoolse alliansikokkuleppe (edaspidi „kahepoolne alliansikokkulepe") ning 1. juulil 1995 koodijagamiskokkuleppe, turustus- ja müügikokkuleppe ning kahepoolse kokkuleppe ühisettevõtte kohta (edaspidi „ühisettevõtte kokkulepe").

3 Sarnaselt lisaks Star Alliance'i kokkuleppele sõlmis Lufthansa Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.-ga (edaspidi „LOT") 1. juunil 2002 koodijagamise vastastikuse kokkuleppe, 25. augustil 2003 eritariifi jaotamise kokkuleppe, 26. septembril 2003 koostööstrateegia kokkuleppe, 15. juunil 2004 stiimulprogrammi puudutava raamkokkuleppe ning 1. oktoobril 2003 Miles and More'i koostöökokkuleppe.

### *Otsus, millega anti Lufthansa ja Swiss International Air Lines Ltd koondumiseks luba*

4 Euroopa Ühenduste Komisjon tuvastas 4. juuli 2005. aasta otsusega (juhtum COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss; edaspidi „2005. aasta otsus"), mis on vastu võetud nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle („määrus (EÜ) nr 139/2004") (ELT 2004, L 24, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 40) artikli 6 lõike 1 punkti b ja lõike 2 alusel, et koondumine (edaspidi „koondumine"), millega Lufthansa omandas kontrolli lennuettevõtja Swiss International Air Lines Ltd (edaspidi „Swiss") üle, on kooskõlas siseturuga, Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga (EMP) ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise õhutranspordialase kokkuleppega, kui järgitakse teatud tingimusi ja kohustusi.

5 Koondumise kontrollimise käigus analüüsis komisjon esiteks kahe lennuettevõtja osutatavate teenuste kattumist. Teiseks kontrollis komisjon, millises ulatuses kõrvaldab Lufthansa poolt Swissi omandamine samuti tõhusat konkurentsi Swissi ja teiste selliste lennuettevõtjate vahel, kes ei kuulu Lufthansa kontserni, kuid on Star Alliance'i partnerid ning on lisaks seotud hulga kahe- või mitmepoolsete kokkulepetega, nagu SAS, LOT, Austrian Airlines, British Midland Limited (edaspidi „bmi"), United Airlines ja Air Canada.

6 Arvestades eespool punktides 2 ja 3 nimetatud erinevaid koostöökokkuleppeid ning võttes arvesse Swissi võimalikku liitumist Star Alliance'iga tulevikus, jõudis komisjon järeldusele, et pärast koondumist puudub SASil ja LOT-l huvi konkureerida Swissiga.

7 Seetõttu liitis komisjon koondumise konkurentsimõju hindamisel SASi ja LOT turuosa Lufthansa turuosale, mille tulemusel tekkis kaks kattumist Zürich-Stockholmi (edaspidi „ZRH-STO") ja Zürich-Varssavi (edaspidi „ZRH-WAW") liinil. Kuna üksnes Swiss ja Star Alliance'i partnerid, nimelt ZRH-STO liinil SAS ja ZRH-WAW liinil LOT teenindasid neid liine ning Zürichi (Šveits) ja Stockholmi (Rootsi) lennujaam olid küllastunud, järeldas komisjon, et nende kahe liini puhul esineb tõsine kahtlus, kas koondumine on siseturuga kokkusobiv.

8 Selle tõsise kahtluse kõrvaldamiseks pakkusid Lufthansa ja Swiss (edaspidi koos „pooled") 13. juunil 2005 välja kohustused, mis puudutavad teenindusaegasid eelkõige ZRH-STO ja ZRH-WAW liini puhul.

9 Pärast kolmandatelt huvitatud isikutelt seisukohtade saamist täiendasid pooled 27. juunil 2005 teenindusaegasid puudutavaid kohustusi tariifikohustustega, mis sisalduvad poolte esitatud kohustuste tingimuses 11.1 ja millega nähakse ette, et iga kord, kui ühinemisel tekkiv üksus vähendab avalikku tariifi sarnasel võrdlusliinil, kohaldab ta samaväärset allahindlust (protsentides) vastavate tariifide suhtes ZRH-STO ja ZRH-WAW liinil. Tingimuses on täpsustatud, et kõnealune kohustus lõpeb, kui uus lennuteenuste osutaja on alustanud nendel liinidel tegevust.

10 Tulenevalt poolte esitatud kohustustest (edaspidi „kohustused“) määratakse volitatud isik, kelle ülesanne on komisjoni järelevalve all kontrollida, kas pooled järgivad kohustusi (edaspidi „volitatud isik“).

11 Lisaks sisaldavad kohustused läbivaatamistingimusi 15.1 ja 15.2 (edaspidi vastavalt „läbivaatamistingimus 15.1“ ja „läbivaatamistingimus 15.2“), mis on sõnastatud järgmiselt:

„15.1 Komisjon võib vastusena ühinemisel tekkiva üksuse taotlusele, mis on põhjendatud erandlike asjaoludega või radikaalsete muutustega turutingimustes, nagu konkureeriva lennuteenuse osutamine kahe linna vahel Euroopas või konkreetsetel spetsiifilistel suurendatud käitamisulatusega lendudel, vabastada ühest või mitmest käesolevast kohustusest, neid muuta või need asendada.

15.2 Ühinemisel tekkiva üksuse taotlusel võib komisjon kõik käesolevas dokumendis välja pakutud kohustused üle kontrollida, neist vabastada või neid muuta, lähtudes turu pikaajalisest arengust. Iseäranis loobub komisjon kohustusest pakkuda teenindusaegasid, kui ta tuvastab, et lepingulised suhted, millel põhineb 2005. aasta otsuses toodud järeldus, et vähenenud on stiimulid ühinemisel tekkiva üksuse ja asjaomaste Lufthansa alliansi vedajate vaheliseks konkurentsiks, on oluliselt muutunud, mille tulemusel kaovad komisjoni esile toodud probleemid.“

### *Vaidlustatud otsus*

12 Pooled esitasid 4. novembril 2013 komisjonile taotluse saada vabastus tariifikohustustest ning võimalusel teenindusaegasid puudutavatest kohustustest ja muudest täiendavatest parandusmeetmetest, mis on seotud ZRH-STO ja ZRH-WAW liini kasutamisega. Käesolev hagiavaldus puudutab vaid taotlust saada vabastus ZRH-STO ja ZRH-WAW liinile kehtivatest tariifikohustustest (edaspidi „kohustustest vabastamise taotlus“).

13 Kohustustest vabastamise taotlus lähtus kolmest põhjendusest, esiteks ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine, teiseks koondumiste analüüsimise käigus komisjoni poliitika muutumine alliansi partnerite käsitlemisel ja selle kohta komisjoni antud hinnang viimase 22. juuni 2009. aasta otsuses C(2009) 4608 final, millega koondumine tunnistatakse ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobivaks (juhtum COMP/M.5335, Lufthansa/SN Airholding; edaspidi „otsus Lufthansa/Brussels Airlines“), ning kolmandaks konkurentsi olemasolu ühelt poolt Swissi ning teiselt poolt SASi ja LOT vahel.

14 Lufthansa vastas 14. veebruaril 2014 komisjoni 22. novembri 2013. aasta küsimustele ning 27. aprillil 2014 komisjoni 26. veebruari 2014. aasta täiendavatele küsimustele.

15 Lufthansa tegi 12. septembril 2014 toimunud koosolekul ettepaneku lõpetada kahepoolne alliansikokkulepe, kui kokkuleppe lõpetamine võimaldab komisjonil rahuldada kohustustest ZRH-STO liinil vabastamise taotlus. Lufthansa täiendas 16. oktoobril 2014 kohustustest vabastamise taotlust uute nõuetega. Ta vastas 26. jaanuaril 2015 komisjoni küsimusele e-kirja teel ning teatas 18. mail 2015 viimasele kavast muuta oma tariifide struktuuri.

16 Komisjon teavitas 5. märtsil 2015 Lufthansat, et viimane võidakse vabastada kohustustest, kui ta teeb SASi ja LOTiga sõlmitud koodijagamise kokkulepetesse teatud muudatused. Lufthansa vastas 28. aprilli 2015. aasta e-kirjaga, et ta ei kavatse sellised muudatusi teha.

17 Lufthansa vastas 29. juunil 2015 komisjoni 22. mai 2015. aasta küsimustele.

18 Komisjon teatas 22. oktoobril 2015 pooltele oma kavatsusest jätta kohustustest vabastamise taotlus rahuldamata. Pooled esitasid seisukohad 20. ja 24. novembril 2015.

19 Volitatud isik edastas seisukohad Lufthansa kohustustest vabastamise taotluse kohta 27. juunil 2014 ja 3. mail 2016.

20 Komisjon jättis 25. juuli 2016. aasta otsusega C(2016) 4964 final (edaspidi „vaidlustatud otsus“) rahuldamata Lufthansa taotluse teatud kohustustest vabastamiseks, mis kehtisid 2005. aasta otsuse alusel.

21 Mis puudutab poolte taotlust kohustustest vabastamiseks läbivaatamistingimuse 15.2 teise lause alusel, mis põhineb muudatuse tegemisel Lufthansa sõlmitud koostöökokkulepetes, siis leidis komisjon, et Lufthansa ja SASi vahel sõlmitud ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine Saksamaa ja Skandinaavia vahelise liikluse osas ei olnud piisav, et kõrvaldada probleemid, mis olid ZRH-STO liini puhul 2005. aasta otsuses esile toodud, ning et uue vedaja turuletuleku puudumist võib lisaks iseenesest lugeda teguriks, millega on tariife puudutavate kohustuste säilitamine põhjendatud (vaidlustatud otsuse põhjendus 68). Lisaks on märgitud, et kui pooled tõesti lõpetavad kahepoolse alliansikokkuleppe, siis võib läbivaatamistingimus 15.2 üldjuhul ja eeldusel, et komisjon teeb eraldi otsuse, endaga kaasa tuua ZRH-STO liini puudutavate kohustuste kontrollimise, arvestades et kahepoolse alliansikokkuleppe lõpetamine toob kaasa üksnes läbivaatamistingimuse 15.2 kohaldamise, mis iseenesest ei ole piisav, et järeldada, et poolte taotlus kohustustest vabastamiseks tuleks tegelikult rahuldada (vaidlustatud otsuse põhjendus 69).

22 Mis puudutab poolte taotlust kohustustest vabastamiseks läbivaatamistingimuse 15.2 esimese lause alusel, mis põhineb alliansi partnerite rolli hindamise suhtes komisjoni poliitika muutumisel koondumiste kontrollimise käigus alates 2005. aasta otsusest, siis on märgitud, et iga koondumist hinnatakse sellele omaste tunnuste alusel (vaidlustatud otsuse põhjendus 77), et komisjon ei ole üldjuhul oma pädevusest välja arvanud alliansi partnerite vahelisi suhteid ega nende suhete mõju alliansi partnerite stiimulile konkureerida pärast koondumist (vaidlustatud otsuse põhjendus 79), ning et käesoleval juhul kõne all olevad kohustused eeldavad turu pikaajalist arengut, mida pooled ei ole tõendanud (vaidlustatud otsuse põhjendused 82 ja 83).

23 Pealegi toonitas komisjon, et isegi kui tingimused, mis võimaldavad taotleda kohustustest vabastamist ZRH-STO ja ZRH-WAW liinil, loeti täidetuks, tuleb kohustustest vabastamise taotluse läbivaatamisel arvesse võtta koodijagamise kokkuleppeid, mille Swiss oli sõlminud Lufthansa partnerite SASiga 2006. aastal ja LOTga 2007. aastal (vaidlustatud otsuse põhjendused 95 ja 96). Kõnealuste koodijagamise kokkulepete võimaliku mõju tõttu konkurentsile kummalgi liinil leidis komisjon, et need kokkulepped on koondumise hindamisel asjakohased, ning jõudis järeldusele, et kokkulepete olemasolu kinnitab, et koostöö tase Lufthansa ning SASi ja LOT vahel ei ole langenud (vaidlustatud otsuse põhjendused 99 ja 100). Seega tõdes komisjon, et kohustustest vabastamiseks puudusid piisavad põhjendused. Komisjon täpsustas, et esiteks kuna turule ei tulnud ühtegi uut konkureerivat lennuettevõtjat ning kuna turutingimustes ei toimunud ühtegi erandlikku asjaolu ega radikaalset muudatust, ei olnud täidetud läbivaatamistingimuses 15.1 ette nähtud nõuded kohustustest vabastamiseks (vaidlustatud otsuse põhjendus 108). Komisjon täpsustas, et teiseks ei ole pooled tõendanud, et läbivaatamistingimuse 15.2 alusel kohustuste ülekontrollimiseks, neist vabastamiseks või nende muutmiseks nõutavad tingimused olid täidetud (vaidlustatud otsuse põhjendus 109).

24 Komisjon rajas selle järelduse viiele põhjendusele, mis on sõnastatud järgmiselt:

„111. Esiteks [ei mõjuta] SASiga sõlmitud ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine [lepingulist alust suuremaks koostööks], mida analüüsiti 2005. aasta otsuses, ning kokkuleppe lõpetamine ei ole seega piisav, et kaasa tuua läbivaatamistingimusel 15.2 põhinev kohustuste ülekontrollimine.

112. Teiseks, isegi kui ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine teoreetiliselt lugeda käesoleval juhul asjakohaseks, annaks kahel liinil olev konkurentsiolukord jätkuvalt alust tõsiseks kahtluseks, kas koondumine on siseturuga kooskõlas […], mistõttu läbivaatamistingimuse 15.2 nõuded ei ole täidetud. Üksnes kaks vedajat teenindavad seega vastavalt ZRH-STO ja ZRH-WAW liini ning nad on sõlminud paralleelsed sõlmlennujaama kaupa koodijagamise kokkulepped.

113. Kolmandaks ei ole alates 2005. aasta otsuse tegemisest toimunud ZRH-WAW liinil ühtegi lepingulist muudatust.

114. Neljandaks ei saa asjaolu, et erinevalt tegevust puudutavatest kohustustest nõustus komisjon struktuursete kohustustega tariifide kohta teatud hiljutistes kohtuasjades lennuettevõtjate koondumise kohta, mis puudutasid liine ja turgusid, mis ei ole käesoleva otsuse ese, käsitleda turu olulise muudatusena ega saa muud moodi põhjendada kohustustest taotletud vabastamist. Samuti ei saa pelk asjaolu, et tariife puudutavaid kohustusi ei ole käsitletud teatud hiljutistes kohtuasjades lennuettevõtjate koondumise kohta, kujutada endast alust, millega põhjendada käesolevas asjas tariife puudutavatest kohustustest vabastamist.

115. Viiendaks ei ole väidetav muudatus selles, kuidas komisjon kohtleb alliansi partnereid, turu pikaajaline areng läbivaatamistingimuse 15.2 tähenduses.

116. Komisjon järeldab seega, et üldiselt ei vasta kohustustest taotletud vabastamine nõuetele, mis on toodud läbivaatamistingimuses 15.1 ja 15.2 (esimene ja teine lause). Kohustustest vabastamine ei muuda paremaks ka kohustuste üldist tõhusust. Järelikult otsustas komisjon jätta rahuldamata Lufthansa taotluse kohustustest osaliselt vabastamiseks […]“.

**Menetlus ja poolte nõuded**

25 Hageja esitas hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 5. oktoobril 2016.

26 Hageja palub Üldkohtul:

– tühistada vaidlustatud otsus;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

27 Komisjon palub Üldkohtul:

– jätta hagiavaldus rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejalt.

28 Ettekandja-kohtuniku ettepanekul otsustas Üldkohus (kuues koda) avada menetluse suulise osa ning esitas Üldkohtu kodukorra artiklis 89 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames Lufthansale ja komisjonile kirjalikud küsimused. Pooled vastasid nendele küsimustele ettenähtud tähtaegade jooksul.

29 Lufthansa ja komisjon esitasid oma kohtukõned ja vastused Üldkohtu suulistele küsimustele 14. septembri 2017. aasta kohtuistungil.

## Õiguslik käsitlus

30 Hageja põhjendab oma hagi kolme väitega. Esimese väite kohaselt on kohustustest vabastamise taotluse hindamisel kohaldatud vale õiguslikku kriteeriumi, tehtud on ilmseid hindamisvigu ning rikutud on proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet. Teine väide puudutab hea halduse põhimõtte rikkumist. Kolmas väide käsitleb võimu kuritarvitamist.

### *Sissejuhatavad märkused*

31 Kohustused, mille pooled võtavad selleks, et kõrvaldada koondumise tõttu tekkinud tõsised kahtlused ja muuta koondumine siseturuga kooskõlas olevaks, sisaldavad üldjuhul läbivaatamistingimust, milles on ette nähtud eeldused, mille täitmisel võib komisjon ühinemisel tekkiva üksuse taotlusel pikendada tähtaegasid või nendest kohustustest vabastada, neid muuta või asendada. Nagu selgub komisjoni teatise nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 802/2004 seisukohalt vastuvõetavate parandusmeetmete kohta (ELT 2008, C 267, lk 1; edaspidi „parandusmeetmete teatis“) punktist 74, pakub kohustustest vabastamine või nende muutmine erilist huvi tegevusalaste kohustuste puhul, mis võivad lepinguga olla kindlaks määratud paljudeks aastateks ning mille puhul ei ole teatud asjaolusid olnud võimalik ette näha koondumist puudutava otsuse tegemisel, millega kohustused loeti siduvaks. Oma vastuepliigis tugines komisjon lisaks oma 3. mai 2011. aasta otsusele C(2011) 2981 final (juhtum IV/M.950 – Hoffmann – La Roche/Boehringer Mannheim) ja väitis, et kohustuste muutmine või nendest vabastamine võib aset leida isegi läbivaatamistingimuse puudumisel, kui kohustused hilisema erandliku arengu tõttu muutuvad iganenuks või ebaproportsionaalseks. Tegelikult on kohustuste eesmärk kõrvaldada konkurentsiprobleemid, mis on tuvastatud otsuses koondumise heakskiitmise kohta, mistõttu sõltuvalt turuolukorra arengust tuleb muuta kohustuste sisu või kaob ära vajadus nende järele. Käesoleva hagimenetluse raames tugineb hageja siiski vaid asjaolule, et kohustustega ette nähtud läbivaatamistingimuste 15.1 ja 15.2 alusel oleks tema suhtes tulnud kohaldada tema taotletud erandit.

32 Enne seda, kui analüüsida erinevaid väiteid ja argumente, mille hageja esitas vaidlustatud otsuse kohta, tuleb kindlaks määrata, milline hindamisruum on komisjonil kohustustest vabastamise taotluse kontrollimisel ja millises ulatuses peab Üldkohus kontrollima selles suhtes komisjoni tehtud otsuseid, ning täpsustada taotluse läbivaatamise menetluse teatavaid aspekte.

33 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt annavad määruse nr 139/2004 materiaalõigusnormid komisjonile teatud kaalutlusõiguse eelkõige majanduslike asjaolude hindamisel (vt analoogia alusel 31. märtsi 1998. aasta kohtuotsus Prantsusmaa jt *vs.* komisjon, C-68/94 ja C-30/95, EU:C:1998:148, punkt 223; 15. veebruari 2005. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punkt 38, ning 18. detsembri 2007. aasta kohtuotsus Cementbouw Handel & Industrie *vs.* komisjon, C-202/06 P, EU:C:2007:814, punkt 53).

34 Nii ei ole see üksnes koondumise kokkusobivuse hindamisel, vaid ka tuvastamisel, kas koondumise tõttu tekkinud tõsiste kahtluste kõrvaldamiseks on vajalik kehtestada kohustused (vt selle kohta 30. septembri 2003. aasta kohtuotsus ARD *vs.* komisjon, T-158/00, EU:T:2003:246, punkt 328, ning 4. juuli 2006. aasta kohtuotsus easyJet *vs.* komisjon, T-177/04, EU:T:2006:187, punkt 128), ning nende kohustuste elluviimiseks (vt selle kohta analoogia alusel 3. aprilli 2003. aasta kohtuotsus Petrolessence ja SG 2R *vs.* komisjon, T-342/00, EU:T:2003:97, punktid 102 ja 103).

35 Mis täpsemalt puudutab taotlust vabastada kohustustest, mis on muudetud siduvaks otsusega, millega koondumine tunnistati siseturuga kooskõlas olevaks, siis tuleb kõigepealt märkida, et kuigi koondumise kontrollimisel on nõutav prognoosida tulevasi arenguid, mis muutuvad seda enam raskemaks ja ebakindlamaks, mida enam nende ajaline horisont kaugeneb, ei too kohustustest vabastamise taotluse analüüsimine endaga tingimata kaasa samu tulevikuanalüüsi keerukusi. Sõltuvalt olukorrast võib sellise taotluse kontrollimisel nimelt pigem olla vajalik kontrollida, kas nõuded, mis

üldjuhul kohustustega kaasnevas läbivaatamistingimuses ette nähakse, on täidetud, või tagasiulatuvalt hinnata, kas koondumise heakskiitmise ajal tehtud prognoosid olid täpsed või kas koondumisega kaasnenud tõsised kahtlused veel esinevad.

36 Edasi tuleb märkida, et nagu väitis hageja, ei kehti kohustustest vabastamise taotluse kontrollimisel ranged tähtajad, mis on ette nähtud koondumise kontrollimisel. Üheski õigusnormis ei ole nimelt reguleeritud tähtaegasid, mille jooksul tuleb taotluse kontrollimise menetlus või selle menetluse teatavad etapid läbi viia, ega üldisemalt seda menetlust reguleeritud ega korraldatud.

37 Samuti on tõsi, et kohustustest vabastamise taotluse hindamine eeldab – nagu muud koondumist puudutavad otsused – mõni kord keerulisi majanduslikke hinnanguid, et eelkõige kontrollida, kas olukord turul laias tähenduses on oluliselt ja kestvalt muutunud, mille tõttu ei ole kohustused enam vajalikud, et kõrvaldada konkurentsiprobleemid, mis tuvastati koondumist puudutava otsusega, millega muudeti kohustused siduvaks.

38 Seega tuleb tõdeda, et komisjonil on teatav kaalutlusõigus ka siis, kui ta keeruliste majanduslike hinnangute kaudu kontrollib kohustustest vabastamise taotlust.

39 Järelikult tuleb Üldkohtul sellise kaalutlusõiguse üle kontrolli teostamisel arvesse võtta kaalutlusruumi, mis tuleneb koondumist reguleerivatest majandusliku sisuga õigusnormidest (15. veebruari 2005. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punkt 38). Siiski ei tähenda see, et Üldkohus peab hoiduma kontrollimast, kuidas komisjon majandusalaseid andmeid on tõlgendanud. Liidu kohus ei pea nimelt mitte üksnes kontrollima esitatud tõendite sisulist õigsust, usaldusväärsust ja sidusust, vaid ka kontrollima, kas kogutud tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel arvesse tuleb võtta, ja kas kõnealused tõendid võivad toetada järeldusi, mis nende pinnalt on tehtud (15. veebruari 2005. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punkt 39).

40 Vastupidi komisjoni väidetule ei ole kohtupraktika, millele viidatakse 15. veebruari 2005. aasta kohtuotsuses komisjon *vs.* Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), käesoleval juhul asjakohane põhjusel, et kohtuasi, milles Euroopa Kohus selle otsuse tegi, ei puudutanud selliste kohustuste ülekontrollimist, mis muudeti siduvaks otsusega koondumise kohta. Kõnealune kohtupraktika on nimelt igal juhul üldiselt sõnastatud ja seda on lisaks kohaldatud eelkõige erinevat liiki kohtuvaidlustes, mis on tingitud määruse nr 139/2004 rakendamisest. Lisaks tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et kui institutsioonidel on kaalutlusõigus, siis on liidu õiguskorraga haldusmenetlustes antud tagatiste järgimine veelgi tähtsam. Nende tagatiste hulka kuuluvad eelkõige komisjoni kohustus uurida hoolikalt ja erapooletult kõiki antud juhtumi puhul tähtsust omavaid asjaolusid, huvitatud isiku õigus teha teatavaks oma seisukoht ning saada piisavalt põhjendatud otsus (vt selle kohta 21. novembri 1991. aasta kohtuotsus Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, punkt 14, ning 20. märtsi 2002. aasta kohtuotsus ABB Asea Brown Boveri *vs.* komisjon, T-31/99, EU:T:2002:77, punkt 99).

41 Eespool toodust ilmneb, et komisjonil on teatav kaalutlusõigus kohustustest vabastamise taotluse hindamisel, kuid ta on siiski kohustatud selle taotluse hoolikalt läbi vaatama, vajaduse korral läbi viima uurimise, tegema kohased menetlustoimingud ning rajama oma järeldused kõigile asjakohastele andmetele.

42 Mis puudutab kohustustest vabastamise taotlusele hinnangu andmiseks kohast õiguslikku kriteeriumi, siis märgib komisjon, et õiguse üldpõhimõtetega on vastuolus see, kui tagasiulatuvalt tühistatakse niisugune õiguspärane haldusakt, millega omistatakse subjektiivseid õigusi või sarnaseid eeliseid (20. novembri 2002. aasta kohtuotsus Lagardère ja Canal+ *vs.* komisjon, T-251/00, EU:T:2002:278, punkt 139), ning väidab, et koondumist puudutavat õiguspärast otsust, millega omistatakse sarnaseid õigusi või eeliseid, nagu on 2005. aasta otsus, saab muuta või tühistada üksnes konkreetsetel kitsalt määratletud erandlikel asjaoludel. Selliste argumentidega ei saa nõustuda. Otsus kohustustest

vabastamise taotluse kohta ei eelda, et tühistada tuleks koondumise heakskiitmise otsus, millega muudeti kohustused siduvaks, ning ei sisalda sellist tühistamist. Selle otsuse eesmärk on kontrollida, kas kohustustes sisalduva läbivaatamistingimusega ette nähtud nõuded on täidetud või sõltuvalt olukorrast kas konkurentsiprobleemid, mis on tuvastatud otsuses, millega koondumine kiideti kohustuste täitmise eeldusel heaks, on lahendatud.

43 Siiski tuleb täpsustada, et kuna 2005. aasta otsus on jõustunud, ei saa hageja käesolevas menetluses kaudselt vaidlustada otsuse õiguspärasust ka osas, milles see puudutab kohustusi.

44 Lisaks, mis puudutab hageja argumenti, mille kohaselt peab komisjon alati korrapäraselt – isegi omal algatusel – kontrollima, kas parandusmeetmed on endiselt põhjendatud, siis on see käesoleval juhul asjakohatu, kuna hageja esitas nõude kohustustest vabastamiseks.

45 Lõpuks tuleb täpsustada, et kohustustega seotud pooled peavad esitama piisavad tõendid, selleks et tõendada, et kohustustest vabastamiseks nõutavad tingimused on täidetud. Siiski, kui kõnealused pooled esitavad tõendid, mis kinnitavad, et kohustuste läbivaatamise tingimustes ette nähtud nõuded on täidetud, siis peab komisjon selgitama, miks need andmed ei ole piisavad või usaldusväärsed ning vajaduse korral läbi viima uurimise, et kontrollida või täiendada poolte esitatud andmeid või need ümber lükata.

46 Kõiki neid kaalutlusi arvestades tuleb hageja esitatud väiteid ja argumente analüüsida.

### *Esimene väide, et kohaldatud on vale õiguslikku kriteeriumi, tehtud on ilmseid hindamisvigu ning rikutud on proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet*

47 Esimene väide koosneb viiest osast. Esimene väiteosa puudutab kohustustest vabastamise taotluse hindamisel vale õigusliku kriteeriumi kohaldamist ning proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte rikkumist. Teine väiteosa puudutab Lufthansa alliansikokkulepete hindamisel tehtud ilmseid vigu. Kolmanda väiteosa kohaselt ei ole komisjon arvesse võtnud asjaolu, et konkurents ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel kujutab endast „turu arengut pikas perspektiivis“. Neljanda väiteosa kohaselt ei ole komisjon alliansi partnerite kohtlemisel arvesse võtnud oma poliitika muutumist. Viies väiteosa puudutab seda, et komisjon ei ole tariife puudutavate parandusmeetmete puhul arvesse võtnud oma üldist poliitikat koondumiste valdkonnas.

48 Kõigepealt tuleb analüüsida esimest väiteosa, seejärel teist ja neljandat väiteosa koos, seejärel kolmandat väiteosa ning lõpuks viiendat väiteosa. Järeldus kogu väite hindamise kohta tehakse erinevate väiteosade analüüsimise tulemusel.

#### *Esimene väiteosa, et kohustustest vabastamise taotluse hindamisel on kohaldatud vale õiguslikku kriteeriumi ning rikutud on proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet*

49 Hageja väidab sisuliselt, et vaidlustatud otsus põhineb valel õiguslikul kriteeriumil, kuna komisjonil ei ole kohustustest vabastamise taotluse hindamisel piiramatut kaalutlusõigust, ning leiab, et arvestades kohtupraktikat, millele on viidatud 15. veebruari 2005. aasta kohtuotsuses komisjon *vs.* Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), ning proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet, on komisjonil rangem kohustus hoolikalt kontrollida pikaajalisi kohustusi ning läbi viia uurimine.

50 Esiteks ei ole selle väiteosa põhjendamiseks esitatud argumendid iseseisva ulatusega, kuna hageja – nagu ta kinnitas kohtuistungil – heitis selle väiteosaga komisjonile ette, et viimane rikkus oma kohustust hoolikalt kontrollida kohustustest vabastamise taotlust, vajaduse korral läbi viia uurimine ning rajada oma järeldused kõigile asjakohastele andmetele, mida tuleb arvesse võtta. Seega tuleb kõnealust väiteosa analüüsida koos sisuliste etteheidetega, mis on esitatud esimese väite teistes osades.

51 Teiseks kinnitab hageja, et kohustused, millega kehtestati igavesti kehtivad piirangud hindade kindlaksmääramisele, on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega ja moonutusteta konkurentsi süsteemiga ning seetõttu nõuavad need komisjoni poolt korrapäraselt ülekontrollimist.

52 Nende argumentidega ei saa nõustuda. Lisaks asjaolule, et kõnealused kohustused ei ole igavesti kehtivad, vaid pelgalt määramata tähtajaga, tuleb märkida, et kuna 2005. aasta otsus on jõustunud, ei saa hageja, nagu on viidatud eespool punktis 43, käesoleva hagi raames vaidlustada nende kohustuste õiguspärasust.

53 Pealegi on läbivaatamistingimustes 15.1 ja 15.2, nagu toonitab komisjon, kajastatud proportsionaalsuse põhimõte, kuna need tingimused võimaldavad erandlikel asjaoludel kohustustest vabastada, neid muuta või need asendada, kui osutub tõendatuks, et need ei ole enam vajalikud või proportsionaalsed, arvestades et pelk asjaolu, et need on kehtinud hulk aastaid, ei tõenda iseenesest, et nende aluseks olnud tõsised kahtlused on kõrvaldatud ning kohustused ei ole enam põhjendatud.

54 Lõpuks, nagu selgub eespool punktist 44, ei pea komisjon omal algatusel korrapäraselt kontrollima pikaajalisi kohustusi, vaid nende kohustustega seotud pooltel tuleb esitada taotlus kohustustest vabastamiseks või nende muutmiseks ning tõendada, et selleks nõutavad tingimused on täidetud.

55 Kolmandaks, mis puudutab õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet, siis väidab hageja, et komisjon nõudis tariife puudutavaid kohustusi, et ta nõustus nendega üksnes vastumeelselt eeldusel, et sisse viiakse läbivaatamistingimus 15.2, ning et ta eeldas seega õiguspäraselt, et komisjon vabastab tegelikult kohustustest ja kontrollib heas usus, kas läbivaatamistingimuse nõuded on täidetud.

56 Nende argumentidega ei saa nõustuda. Esiteks põhinevad need valel eeldusel. Nagu selgub nimelt määruse nr 139/2004 põhjendusest 30 ja artikli 6 lõikest 2, võivad koondumisega seotud ettevõtjad välja pakkuda kohustusi, selleks et koondumine muuta siseturuga kooskõlas olevaks, ning komisjon nendele ettevõtjatele kohustusi kehtestada ei või. Teiseks on see arvamus asjakohatu, kuna 2005. aasta otsusega siduvaks loetud kohustuste õiguspärasust ei saa enam vaidlustada. Pealegi ei selgu toimikust, et komisjon oleks andnud täpseid tagatisi kohustustest vabastamiseks. Lõpuks tuleb tõdeda, et läbivaatamistingimus ei saa iseenesest tagada hagejale, et tema kohustustest vabastamise taotlus automaatselt rahuldatakse, kuna kohustustest võidakse vabastada vaid siis, kui selleks ette nähtud tingimused on tegelikult täidetud.

57 Seega tuleb tagasi lükata esimene väiteosa, välja arvatud etteheide, et komisjon rikkus oma kohustust hoolsalt analüüsida kohustustest vabastamise taotlus, vajaduse korral viia läbi uurimine ja rajada oma järeldused kõigile asjakohastele andmetele, mida tuleb arvesse võtta, kuna seda etteheidet analüüsitakse esimese väite teiste osade raames.

*Teine ja neljas väiteosa, et läbivaatamistingimuse 15.2 teist lauset arvestades on Lufthansa alliansikokkulepe hindamisel tehtud ilmne viga ning komisjon ei ole alliansi partnerite kohtlemisel arvesse võtnud oma poliitika muutumist*

58 Hageja väidab sisuliselt, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, kuna ta ei võtnud arvesse asjakohaseid andmeid, ta tugines tõendamata oletustele ning ta ei analüüsinud heas usus kohustustest vabastamise taotlust, kui ta järeldas, et muudatused Lufthansa ja SASi vahel sõlmitud alliansikokkulepetes ei olnud piisavad tariifikohustusest vabastamiseks ZRH-STO liinil. Selles osas leiab hageja, et esiteks ei ole vaidlustatud otsuses kuidagi arvesse võetud hinnangut, mille komisjoni ise andis otsuses Lufthansa/Brussels Airlines samade kokkulepete kohta, mille Lufthansa oli sõlminud SASiga (ja teiste Star Alliance'i partneritega), teiseks ei ole komisjon alliansi partnerite kohtlemisel arvesse võtnud oma poliitika muutumist, kolmandaks ei ole koodijagamiskokkulepe, mida analüüsiti komisjoni 30. märtsi 2012. aasta otsuses C(2012) 2320 (juhtum COMP/M.6447 – IAG/bmi, edaspidi „otsus IAG/bmi"),

käesoleva juhtumi puhul asjakohane ning neljandaks ei hõlma Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepe koostöövorme, millel põhineb 2005. aasta otsuses Lufthansa partnerite kohtlemine.

– *Sissejuhatavad märkused*

59 Kõigepealt tuleb tõdeda, et läbivaatamistingimuse 15.2 teine lause viitab sõnaselgelt vaid teenindusaegade pakkumise kohustusest, mitte aga tariife puudutavast kohustusest vabastamisele. Kõnealune olukord on siiski tingitud asjaolust, et nagu selgub eespool punktist 9, viidi tariife puudutavad kohustused sisse alles parandusmeetmete üle läbirääkimiste lõpus, mis on aeg, mil läbivaatamistingimuse 15.2 teine lause oli juba sõnastatud. Nagu väidab hageja, millele komisjon ei ole vastu vaielnud, jäeti läbivaatamistingimus seega hooletuse tõttu, mitte aga tahtlikult muutmata nii, et see kajastaks tariife puudutavate kohustuste lisamist. Seega tuleb läbivaatamistingimuse 15.2 teist lauset tõlgendada nii, et see kehtib mitte üksnes teenindusaegasid puudutavate kohustuste, vaid ka tariife puudutavate kohustuste suhtes. Kõnealune tõlgendus kehtib *a fortiori*, kuna tariife puudutavad kohustused kujutavad endast ebatavalist kohustust, mis on poolte ettevõtlusvabadust eriti piirav, mistõttu on seda olulisem ja põhjendatum ette näha võimalus nimetatud kohustusest vabastamiseks. Lisaks kinnitas komisjon kohtuistungil sõnaselgelt, et ta ei vaidle vastu kõnealusele läbivaatamistingimuse 15.2 teise lause tõlgendusele.

60 Lisaks tuleb tõdeda, et kui läbivaatamistingimuse 15.2 esimeses lauses, mis vastab standardsele läbivaatamistingimusele, on ette nähtud, et komisjon võib turu pikas perspektiivis arengu puhul kohustustest vabastada või neid muuta, siis on selle tingimuse teises lauses märgitud, et komisjon vabastab kohustustest lepinguliste suhete muutumisel. Selle teise lause sisust, mis on küll imperatiivsem, ei tulene siiski, nagu väidab hageja, et lepinguliste suhete mis tahes muutumine sunnib komisjoni automaatselt vabastama kohustustest. Kohustustest vabastamiseks läbivaatamistingimuse 15.2 teise lause kohaselt on nõutav, et lepingulised suhted, millele komisjon rajas oma järelduse, et vähenenud on stiimulid konkureerimiseks, on sel määral muutunud, et 2005. aasta otsuses tuvastatud probleemid on kõrvaldatud.

61 Siinkohal väärib märkimist, et kõnealune tariifikohustus viidi sisse vastusena tõsistele kahtlustele, mis tekivad tegevuste kattumisel mitte koondumise poolte, vaid Swissi ja SASi vahel, kes ei kuulunud Lufthansa kontserni, vaid kes oli Star Alliance'i partner ning lisaks oli seotud Lufthansaga hulga kahepoolsete kokkulepete alusel (vt eespool punkt 2 ning punktid 5–8). Komisjon jõudis seega 2005. aasta otsuse põhjenduses 22 järeldusele, et arvestades Lufthansaga sõlmitud kahepoolsetest kokkulepetest tulenevat intensiivset koostööd, ei saa Star Alliance'i partnereid „Austriani, bmi'd, SASi ja United Airlines'i lugeda Lufthansa konkurentideks" ning „pärast koondumist [oli neil] Swissiga konkureerimiseks vähene stiimul või puudus see üldse".

62 Tuleb tõdeda, et selles osas on põhjendused väga lühikesed, kuna 2005. aasta otsuses on erinevaid kokkuleppeid analüüsimata üksnes leitud, et eespool punktis 61 nimetatud lennuettevõtjatega Lufthansa sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes oli ette nähtud „ülemaailmne ühine hinnapoliitika, võrgustiku ja lendude ühine kavandamine, ühise sõlmlennujaamade süsteemi organisatsioon ja ühtne turustusstrateegia" ning „need kujutavad endast seega õiguslikku alust lennuettevõtjate võrgustike ja nende turustuspoliitika ülemaailmseks integreerimiseks", kuna „nende kokkulepete kohaldamisala ja eesmärk väljub nende liinide kogumist, mis ühendavad Saksamaad ja nende asukohariiki". 2005. aasta otsuse põhjenduse 22 viimases lauses on märgitud, et „samad kaalutlused kehtivad LOT ja Air Canada suhtes, kelle poolt Lufthansaga sõlmitud kokkulepped näevad ette vähemalt võrgustiku ühise kavandamise ning ühise hinnapoliitika, mis ulatub väljapoole oma vastavat asukohariiki".

63 2005. aasta otsus ei sisalda seega individuaalsed analüüsi või hinnangut erinevate Lufthansa ja SASi vahel sõlmitud kahepoolsete kokkulepete kohta ega too välja põhjusi, miks need kokkulepped mõjutavad konkurentsi SASi ja Swissi vahel muudel liinidel kui need, mida need kokkulepped

puudutavad, mistõttu ei ilmne 2005. aasta otsusest selgelt, millist mõju avaldaks neist ühe või teise kokkuleppe ülesütlemine. Samuti on tõsi, et hinnang, mille kohaselt ei saa Star Alliance'i selliseid partnereid nagu SAS ja LOT lugeda Lufthansa konkurentideks ning pärast koondumist oli neil Swissiga konkureerimiseks vaid vähene stiimul või puudus see üldse, põhineb lepingute kogumil, mis viivad väga ulatusliku koostööni. Järelikult näib nende kokkulepete muutmine või lõpetamine, millega viiakse ellu kõnealune süvendatud integratsioon, sobiv 2005. aasta otsuses tuvastatud konkurentsiprobleemide kõrvaldamiseks ning seega kohustustest vabastamise põhjendamiseks.

64 Neid seisukohti arvestades tuleb analüüsida etteheiteid ja argumente, mis on esitatud Lufthansa ja SASi lepinguliste suhete muudatuste kohta.

– *Lepingulised muudatused Lufthansa ja SASi vahel*

65 Oma kohustustest vabastamise taotluse põhjendamisel väidavad pooled eelkõige, et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine 1. juunil 2013 ning igasuguse standardset koodijagamist ületava muu koostöö lõpetamine Lufthansa ja SASi vahel kujutab endast läbivaatamistingimuse 15.2 tähenduses lepinguliste suhete muutumist, millega on põhjendatav tariifikohustusest vabastamine ZRH-STO liinil. Komisjon möönab vaidlustatud otsuse põhjendustes 39 ja 40, et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine kujutab endast tegelikult 2005. aasta otsuse vastuvõtmise hetkel Lufthansa ja SASi vahel kehtinud lepingulise suhte muutumist. Oma 27. juuni 2014. aasta aruandes tõdes volitatud isik, et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine kujutab endast „olulist turumuudatust" läbivaatamistingimuse 15.2 tähenduses, kuna sellega lõpetatakse kahe lennuettevõtja ühine ettevõtluspoliitika, mis sisaldab hindade kindlaksmääramist ning Lufthansa ja SASi vahelise võrgustiku kavandamist.

66 Selle kohta tuleb märkida, et kuigi komisjon ei ole küll seotud volitatud isiku arvamusega, peab ta seda üldjuhul siiski arvesse võtma, seda enam et ta seda arvamust ise taotles, nimelt esimest korda 16. juunil 2014 ning teist korda 5. aprillil 2016. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 30–46, kus komisjon esitab oma hinnangu ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamise kohta, ei jäta ta nendes arvamustes sisalduva hinnangu mitte üksnes igati analüüsimata, vaid ta isegi ei maini neid. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 27 ja 29 esitatud seisukoht ei kajasta usaldusväärselt ka volitatud isiku arvamusi, mille komisjon on ära toonud kostja vastuse lisas. Esiteks ei ole volitatud isik erinevalt vaidlustatud otsuse põhjenduses 27 märgitust oma 27. juuni 2014. aasta arvamuses leidnud, et küsimus, kas ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamisest Lufthansa ja SASi vahel tingitud olulise turumuudatusega saab põhjendada kohustustest vabastamist, väljub tema pädevusest, vaid ta oli seisukohal, et tema pädevust ületab nimelt küsimus, kas 2005. aasta otsuses rajas komisjon ZRH-WAW liini osas oma hinnangu Lufthansa ja LOT vaheliste suhete kohta oma toonasele õiguspraktikale või oletusele. Teiseks, kuigi nähtuvalt vaidlustatud otsuse põhjendusest 29 muutis volitatud isik 3. mail 2016 oma esialgset arvamust ja kinnitas, et ta ei ole teadlik läbivaatamistingimuse 15.1 tähenduses ühestki erandlikust asjaolust ZRH-STO ja ZRH-WAW liinil, tuleb siiski tõdeda, et 3. mai 2016. aasta dokument ei ole volitatud isiku teine arvamus, vaid vastused hulgale küsimustele, mis on seotud läbivaatamistingimusega 15.1, mitte aga läbivaatamistingimusega 15.2. Vastupidi, oma teises arvamuses, mis kannab 13. aprilli 2016. aasta kuupäeva, kordas volitatud isik – nagu seda sõnaselgelt ka komisjon oma kostja vastuses märkis – sisuliselt oma 27. juuni 2014. aasta eelnevaid järeldusi ja selgitas asjaolu, et pärast uute tariifide kehtestamist langetati kahel liinil ka äriklassi tariife märkimisväärselt. Lisaks ei analüüsi komisjon vaidlustatud otsuses ka mitte ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamise ulatust ja mõju, kuigi selle puhul on tegemist Swissi ja SASi vahelise koostöö olulise instrumendiga.

67 Selle kohta on vaidlustatud otsuse põhjenduses 43 märgitud, et kuna 2005. aasta otsuses antud hinnang ei põhinenud mitte üksnes ühisettevõtte kokkuleppel, vaid ka Lufthansa ja SASi vahelise koostöö üldisel hinnangul, ning kuna seda koostööd võimaldav 1995. aasta kahepoolne alliansikokkulepe on endiselt kehtiv, siis ei saa sellest, kui Saksamaa ja Skandinaavia vahelist liiklust puudutav ühisettevõtte kokkulepe pelgalt lõpetatakse, kuidagi järeldada, et praegused lepingulised suhted kahe ettevõtja vahel

on muutunud olulises osas, mis kõrvaldab 2005. aasta otsuses tuvastatud kahtlused ZRH-STO liini puhul. Seega näib, et 1995. aasta kahepoolse alliansikokkuleppe jõusse jätmine kujutab endast põhjust kohustustest vabastamise taotluse tagasi lükkamiseks.

68 Selle kohta on vaidlustatud otsuse põhjenduses 48 ka märgitud, et kuna 1995. aasta kahepoolne alliansikokkulepe on kahe äriühingu vahel sõlmitud kõigi teiste kahepoolsete kokkulepete alus, siis selle lõpetamine koostoimes ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamisega võib põhimõtteliselt kujutada endast olulist muudatust 2005. aasta otsuses hinnatud lepingulises suhtes.

69 Nagu on aga sõnaselgelt märgitud vaidlustatud otsuse põhjendustes 4, 32 ja 47, tegi Lufthansa haldusmenetluses ettepaneku lõpetada kahepoolne alliansikokkulepe, kui see lõpetamine võimaldab komisjonil rahuldada ZRH-STO liinil tema kohustustest vabastamise taotluse.

70 Komisjon ei saanud seega vaidlustatud otsuse põhjenduses 43 lähtuda sellest, et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine ei võimalda järeldada, et lepingulised suhted on oluliselt muutunud asjaolu tõttu, et kahepoolne alliansikokkulepe on endiselt kehtiv.

71 Komisjon väidab selle kohta, et kahepoolset alliansikokkulepet ei ole kunagi üles öeldud ning et Lufthansa ettepanek see kokkulepe lõpetada ei ole kunagi olnud ametlik kohustus. Seetõttu leiab komisjon, et vaidlustatud otsuses ei oleks olnud võimalik tugineda Lufthansa suulisele mittesiduvale ettepanekule vajaduse korral kahepoolne alliansikokkulepe üles öelda.

72 Nende argumentidega ei saa nõustuda. Nagu väitis hageja ja nagu selgub vaidlustatud otsuse põhjendustest 4, 32 ja 47, põhineb otsus oletusel, et Lufthansa lõpetab selle kokkuleppe siis, kui lõpetamine osutub piisavaks, selleks et komisjon vabastaks hageja tariife puudutavatest kohustustest. Lisaks oli komisjoni ülesanne, juhul kui ta pidas seda vajalikuks, nõuda haldusmenetluses, et Lufthansa sisustaks selle kohustuse talle sobivana tunduval viisil.

73 Seega ei võtnud komisjon, kui ta jättis analüüsimata ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamise mõju nii eraldiseisvana kui koos kohustusega lõpetada ka kahepoolne alliansikokkulepe, arvesse kõiki asjakohaseid elemente, et hinnata kohustustest vabastamise taotlust, mis põhineb Lufthansa ja SASi lepinguliste suhete muutumisel.

74 Siiski tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse muudest põhjendustest nähtuvalt põhineb taotluse rahuldamata jätmine teistel põhjendustel kui kahepoolse alliansikokkuleppe tegelikult lõpetamata jätmine.

75 Nii leidis komisjon vaidlustatud otsuse selle osa järelduses, mis puudutab lepingulisi muudatusi (põhjendused 68–70), et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine ei olnud piisav ning tõdes, et „konkurentsitingimustes ei toimunud ühtegi muudatust ZRH-WAW liinil, kus koostöö Lufthansa ja LOT vahel näis olevat vähem tihe kui ZRH-STO liinil“, mille põhjal ta järkjärgult järeldas, et tariife puudutavad kohustused ZRH-WAW liinil tuli säilitada ning seetõttu ka vastavad kohustused ZRH-STO liinil. Kõnealune põhjendus tuleb tagasi lükata, kuna see on esitatud pelgalt oletuslike seisukohtade alusel, see ei sisalda vähimatki konkreetset analüüsi kumbagi liini puudutavate asjakohaste elementide kohta ning see põhineb teataval määral ringpõhjendustel, sest kahe liini vaheline võrdlusega on põhjendatav taotluse tagasi lükkamine esimese liini puhul, mis omakorda annab aluse taotluse tagasilükkamiseks teise liini puhul. Lisaks toonitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 68, et uue lennuettevõtja turule tuleku puudumist võib ka iseenesest käsitleda põhjendusena tariife puudutavate kohustuste säilitamiseks mõlemal ZRH-STO ja ZRH-WAW liinil. See põhjendus on vale. Uue lennuettevõtja sisenemine ZRH-STO liinile või ZRH-WAW liinile ei ole tingimus, mis oleks vajalik kohustustest vabastamiseks vastavalt läbivaatamistingimustele, vaid eraldiseisev täiendav tingimus, mis kohustuste tingimuse 11.1 alusel toob automaatselt kaasa tariife puudutavate kohustuste lõppemise.

76 Vaidlustatud otsuse põhjendustest 49, 70, 95 ja 112 selgub siiski, et komisjon leidis, et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine ning ettepanek lõpetada ka kahepoolne alliansikokkulepe ei olnud piisavad eelkõige seetõttu, et 2006. aastal sõlmiti Swissi ja SASi vahel koodijagamiskokkulepe. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 95 on isegi märgitud, et „isegi kui tingimused, mis võimaldavad nõuda kohustustest vabastamist, tuleb lugeda täidetuks“, tuleb kohustustest vabastamise taotluse hindamisel veel arvesse võtta selle koodijagamiskokkuleppe sõlmimist. Kõnealusele kokkuleppele komisjoni antud tähtsus ilmneb ka vaidlustatud otsuse põhjendustest 5 ja 104, kus on tõdetud, et komisjon teavitas hagejat 5. märtsil 2015, et ta võidakse kohustustest vabastada, kui ta viib Swissi ja SASi vahelisse koodijagamiskokkuleppesse sisse teatud muudatused – nimelt kui ta piirab kokkuleppe kohaldamisala transiitreisijatega –, ilma et see ettepanek oleks seatud sõltuvusse mingistki reservatsioonist või tingimusest lõpetada kahepoolne alliansikokkulepe või viia läbi uurimine.

77 Kuigi vaidlustatud otsuse põhjendus on vähemalt segadust tekitav, tuleb siiski ka kontrollida, kas komisjon võis järeldada, et ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamine koos ettepanekuga lõpetada kahepoolne alliansikokkulepe ei ole piisav, et kohustustest vabastamise taotlus rahuldada koodijagamiskokkuleppe tõttu, mille Swiss oli 2006. aastal sõlminud SASiga.

78 Hageja esitab selle kohta kaks seeriat argumente, millest esimene puudutab samade kokkulepete kohta komisjoni poolt otsuses Lufthansa/Brussels Airlines antud hinnangut ja alliansi partnerite kohtlemisel poliitika väidetavat muutumist ning teine puudutab Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepet.

*– Otsus Lufthansa/Brussels Airlines ja komisjoni poliitika väidetav muutumine alliansi partnerite kohtlemisel*

79 Hageja heidab komisjonile ette, et ta ei võtnud arvesse otsuses Lufthansa/Brussels Airlines komisjoni antud hinnangud samade kokkulepete kohta, mille Lufthansa oli sõlminud SASiga ja teiste Star Alliance'i partneritega. Hageja väidab üldisemalt, et alates otsusest Lufthansa/Brussels Airlines muutis komisjon oma poliitikat alliansi partnerite kohtlemisel, mistõttu juhul, kui Lufthansa/Swissi koondumisest oleks teatatud täna, ei loetaks ZRH-STO ja ZRH-WAW liine puudutatud turgudeks ning koondumiseks loa saamisel ei oleks olnud vaja kohustusi.

80 Tuleb toonitada, et erinevalt etteheidetest niinimetatud lepinguliste muudatuste ning Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkuleppe kohta esitas hageja eespool punktis 79 viidatud etteheited selleks, et vaidlustada komisjoni hinnang nii ZRH-STO liini kui ka ZRH-WAW liini osas.

81 Komisjon toob kõigepeale esile selle, et iga koondumist hinnatakse individuaalselt sellele koondumisele omaste faktiliste ja õiguslike asjaolude alusel. Hageja ei saa seega tugineda komisjoni hinnangu väidetavatele erinevustele, võrreldes teiste juhtumitega.

82 Komisjon leiab lisaks, et vaidlustatud otsus ei ole vastuolus otsuses Lufthansa/Brussels Airlines antud hinnanguga ning et tema seisukohad lennundussektoris koondumise poolte ja kolmandate isikute vaheliste suhete arengu suhtes ei ole märkimisväärselt muutunud alates 2005. aasta otsuse vastuvõtmisest. Igal juhul ei saa olla kahtlust turu arengus pikas perspektiivis või *a fortiori* aluseks olevate kokkulepete muutumises Lufthansa ja tema alliansi partnerite vahel.

83 Siinkohal tuleb kõigepealt viidata väljakujunenud kohtupraktikale, mille kohaselt juhul, kui komisjon otsustab koondumise siseturuga kokkusobivuse üle vastava tehingu teate ja toimiku alusel, siis puudub hagejal õigus vaidlustada komisjoni järeldusi põhjusel, et need erinevad teises asjas varem teistsuguse teate ja teistsuguse toimiku alusel tehtud järeldustest, isegi kui oletada, et asjaomased turud kahes asjas on sarnased või identsed (14. detsembri 2005. aasta kohtuotsus General Electric *vs.* komisjon, T-210/01, EU:T:2005:456, punkt 118, ning 13. mai 2015. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt *vs.* komisjon,

T-162/10, EU:T:2015:283, punkt 142). Tulenevalt sellest kohtupraktikast ei ole ei komisjon ega *a fortiori* Üldkohus seotud faktiliste järeldustega ega varasemates otsustes antud majanduslike hinnangutega.

84 Sellegipoolest ei saa käesolevas asjas hageja argumente eespool punktis 83 viidatud kohtupraktika alusel kõrvale lükata.

85 Esiteks ei tugine hageja pelgale hinnanguerinevusele vaidlustatud otsuse ja mis tahes muu otsuse vahel, vaid poliitika muutumisele, kuna komisjon ei võta asjaomaste turgude määratlemisel enam arvesse alliansi partnereid.

86 Teiseks lähtub hageja samade poolte vahel samu kokkuleppeid puudutavast analüüsist, mille komisjon andis samas kontekstis ja samu probleeme käsitledes otsuses Lufthansa/Brussels Airlines, mille adressaat oli ka hageja.

87 Kuigi võimalik erinev analüüs otsuses Lufthansa/Brussels Airlines ja vaidlustatud otsuses või komisjoni poliitika võimalik muutumine ei võimalda iseenesest küll järeldada, et vaidlustatud otsus on õigusvastane, tuleb siiski seetõttu kontrollida, kas komisjon on vähemalt põhjalikult kontrollinud hageja argumente, mille kohaselt ei võeta asjaomaste turgude määratlemisel alliansi partnereid enam arvesse.

88 Lisaks, nagu on märgitud eespool punktis 13, kujutab otsuses Lufthansa/Brussels Airlines antud hinnang ning alliansi partnerite kohtlemisel komisjoni poliitika muutumine täpsemalt üht kolmest põhjusest koos ühisettevõtte kokkuleppe lõpetamise ning konkurentsi olemasoluga ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel, millele oli kohustustest vabastamise taotlus rajatud. Toimiku kohaselt oli see küsimus ka kogu haldusmenetluse jooksul vaidluse keskpunktis.

89 Täiendavalt tuleb märkida, et alliansi partnerite suhtes komisjoni poliitika väidetavat muutumist on analüüsitud vaidlustatud otsuse ühes terves osas (põhjendused 71–83) ning et nimetatud otsuse põhjendused on rajatud muu hulgas sellele hinnangule, mille võib seega hageja vaidlustada.

90 Eespool toodust tuleneb, et hageja argumente, mis puudutavad otsust Lufthansa/Brussels Airlines ja sellele järgnevat alliansi partnerite suhtes komisjoni poliitika muutumist, ei saa tähelepanuta jätta põhjusel, et varasemad otsused ei ole asjakohane õiguslik raamistik, ning järelikult tuleb neid argumente analüüsida.

91 Esiteks on siinkohal asjakohane tõdeda, et komisjon jättis vaidlustatud otsuses üleüldse vastamata argumendile otsuse Lufthansa/Brussels Airlines kohta, kuigi nimetatud argument oli esitatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 73 ja 74. Argumendile hinnangu andmata jätmine on seda tähelepanuväärsem, et see puudutab kohustustest vabastamise taotluse üht aluspõhjendust ning et oma 20. novembri 2015. aasta kirjas toonitas hageja, kui oluline on komisjonil (uuesti) hinnata otsuses Lufthansa/Brussels Airlines analüüsitud kokkuleppeid, mille Lufthansa sõlmis SASi ja LOTga.

92 Lisaks ei saa asjaoludega, millele komisjon viitas oma kirjalikes dokumentides Üldkohtus, põhjendada analüüsierinevust vaidlustatud otsuse ja otsuse Lufthansa/Brussels Airlines vahel, kuna need asjaolud esinevad tegelikult mõlemas asjas.

93 Komisjon väidab nimelt üksnes, et otsuses Lufthansa/Brussels Airlines jõudis ta järeldusele, et oodata ei ole koondumisele omast kõrvalmõju, kuna Lufthansa poolt muu hulgas SASi ja LOTga sõlmitud koostöökokkulepped ei laiene tõenäoliselt koondumise teisele poolele. Nagu aga väidab hageja, kehtib see käesolevas kohtuasjas, kuna see puudutab samu koostöökokkuleppeid samade pooltega ning puudub vaidlus, et need kokkulepped ei sisalda tingimust automaatse laienemise kohta ilma selles kokku leppimata ning et ühelt poolt Lufthansa ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel sõlmitud

koostöökokkulepped tõepoolest Swissile ei laienenud. Komisjon väidab taas, et ta on seisukohal, et Swissist saab Lufthansa tütarettevõtja ning et ta liitub Star Alliance'iga. Ka selles osas puudub vähimgi erinevus, kuna Brussels Airlines muutus samuti Lufthansa tütarettevõtjaks ning liitus Star Alliance'iga.

94 Teiseks, mis puudutab poliitika muutumist alliansi partnerite kohtlemisel, siis vaidlustatud otsuses viitab komisjon otsusele IAG/bmi, selleks et tõendada, et ta ei ole oma pädevusest välistatud üldjuhul suhteid alliansi partnerite vahel ega nende suhete mõju nende partnerite stiimulile konkureerida pärast koondumist.

95 Siiski, nagu märgib hageja, kinnitas komisjon otsuse IAG/bmi põhjenduses 160 sõnaselgelt, et „komisjoni varasemate otsuste kohaselt ei võetud asjakohaste turgude kindlaksmääramisel arvesse IAG alliansi partnereid".

96 Lisaks, kuigi komisjon väidab vaidlustatud otsuses ja Üldkohtule esitatud menetlusdokumentides, et otsuses IAG/bmi võeti konkurentsiolukorra hindamisel arvesse olemasolevaid koodijagamise suhteid ühe poole ja kolmandate isikute vahel, tuleb märkida, et tegelikult – nagu toonitas hageja ja nagu komisjon möönis Üldkohtule esitatud menetlusdokumentides – puudutas sel juhtumil asjakohane tegevuste kattumine koondumise pooli ennast, nimelt bmi'd ja British Airwaysi – viimane kui lende turustav lennuettevõtja, kes müüb pileteid Royal Jordaniani lendudele –, mitte aga bmi'd ja Royal Jordaniani, kes oli British Airwaysi alliansi partner. Nagu väidab hageja, on otsus IAG/bmi pigem klassikaline koondumise analüüs kui 2005. aasta otsuses välja töötatud analüüsimeetod, mille kohaselt tuleb turgude määratlemisel arvesse võtta alliansi sõltumatuid partnereid.

97 Peale selle toonitas hageja haldusmenetluses ja Üldkohtus, et komisjoni 28. augusti 2009. aasta otsuses C(2009) 6690 final, millega koondumine kuulutatakse kokkusobivaks ühisturu ja EMP lepinguga (juhtum COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines), järgis komisjon sama lähenemisviisi kui otsuses Lufthansa/Brussels Airlines ning ei analüüsinud seega liinide kattumisi, mis tulenesid üksnes kattumistest Austrian Airlinesi teenindatavate lendude ja Star Alliance'i partnerite, nimelt LOTi ja SASi teenindatavate lendude vahel. Samuti on hageja seisukohal, et komisjon ei analüüsinud oma 14. juuli 2010. aasta otsuses C(2010) 5008 (juhtum COMP/M.5747 – Iberia/British Airways) liinide kattumisi, mis olid tingitud üksnes Iberia ja British Airwaysi alliansi partnerite teenindatavatest lendudest. Tuleb tõdeda, et ei vaidlustatud otsuses, kus siiski korratakse hageja argumenti, ega oma menetlusdokumentides Üldkohtus ei ole komisjon selle kohta andnud vähimatki vastust.

*– Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepe*

98 Kõigepealt tuleb märkida, et Swiss sõlmis koodijagamise kokkulepped küll nii SASiga 2006. aastal kui LOTga 2007. aastal, kuid hageja vaidles hagiavalduses sõnaselgelt vastu üksnes komisjoni vastavale hinnangule ZRH-STO liini osas ning ei esitanud etteheidet hinnangu kohta, mis puudutas Swissi ja LOT vahelist koodijagamiskokkulepet ZRH-WAW liinil.

99 Koodijagamiskokkulepe Swissi ja SASi vahel sõlmiti 2006. aastal ning seega ei võtnud komisjon seda 2005. aasta otsuses, millega kohustused muudeti siduvaks, arvesse seisukoha kujundamisel, mille kohaselt Lufthansa ja SASi vahelisi erinevaid koostöökokkuleppeid arvestades oli viimasel vaid vähene huvi Swissiga pärast koondumist konkureerida.

100 See ainus asjaolu ei võimalda vastupidi hageja väidetule järeldada, et Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepet ei tohiks kohustustest vabastamise taotluse analüüsimisel arvesse võtta.

101 Nimelt isegi kui läbivaatamistingimuses 15.2 viidatakse nende kokkulepete muutmisele, millele tuginedes komisjon tuvastas, et vähenenud on stiimulid konkureerimiseks, võiks koodijagamiskokkulepe käesoleval juhul siiski olla asjakohane, selleks et üldiselt anda hinnang, kas lepingulised suhted on muutunud niivõrd, et kadunud on 2005. aasta otsuses tuvastatud konkurentsiprobleemid, millega kohustusi põhjendati.

102 Läbivaatamistingimuse 15.2 täiesti formaalne tõlgendamine, mis viiks selleni, et lähtutakse vaid nende kokkulepete muudatustest, mis olid olemas 2005. aasta otsuse vastuvõtmise ajal, võimaldaks nimelt, nagu on märgitud vaidlustatud otsuse põhjenduses 103, pooltel kohustuste täitmisest kõrvale hoida, asendades vanad koostöökokkulepped uute sarnaste kokkulepetega.

103 Seega tuleb analüüsida, kas Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkuleppel on piisavalt tihedad seoses lepinguliste suhetega ja konkurentsiprobleemidega, millele viidati 2005. aasta otsuses.

104 Selle kohta tuleb märkida, et koodijagamiskokkulepe ja koostöökokkulepped – nagu hageja õigesti väidab ja komisjon möönab – erinevad oma kohaldamisala, sisu ja poolte poolest.

105 Nii hõlmab Lufthansa ja SASi vahel sõlmitud kahepoolne alliansikokkulepe koostööd nende kahe lennuettevõtja vahel, nagu nad toona olid, ning ei hõlma hiljem üle võetud äriühinguid, nagu Swiss, samas kui koodijagamiskokkulepe sõlmiti 2006. aastal Swissi ja SASi vahel ning see hõlmab vaid liine, mida teenindasid Swiss ja SAS, mitte aga Lufthansa teenindatavaid liine.

106 Kahepoolse alliansikokkuleppe ese ja koodijagamise kokkulepete ese on ka täielikud erinevad. Nagu on märgitud 2005. aasta otsuse põhjenduses 22, nähakse Lufthansa sõlmitud koostöökokkulepetes – ning nende seas eelkõige kahepoolses alliansikokkuleppes, mis moodustas koostöö aluse – ette „ülemaailmne ühine hinnapoliitika, võrgustiku ja lendude ühine kavandamine, ühise sõlmlennujaamade süsteemi organisatsioon ja ühtne turustusstrateegia“ ning „need kujutavad endast seega õiguslikku alust lennuettevõtjate võrgustike ja nende turustuspoliitika ülemaailmseks integreerimiseks“. Seevastu koodijagamiskokkulepe on õhutranspordisektoris kasutatav kokkulepe, mille alusel Swiss võib lisaks enda teenindatavate lendude piletitele müüa pileteid oma identifitseerimistunnuse all (see tähendab „lende turustava lennuettevõtjana“) SASi teenindatavatele lendudele ning vastupidi.

107 Nagu toonitab hageja, ilma et komisjon talle vastu vaidleks, puudub koodijagamiskokkuleppe raames seega igasugune „ühine hinnapoliitika“. Samuti puudub selle kokkuleppe raames igasugune „võrgustiku ja lendude ühine kavandamine“, kuna iga lennuettevõtja võib vabalt kavandada oma vastavaid lende. Koodijagamiskokkuleppega ei ole ette nähtud ka „ühise sõlmlennujaamade süsteemi organisatsiooni“, vaid iga lennuettevõtja käitab oma sõlmlennujaama vastavalt oma prioriteetidele. Lõpuks ei ole koodijagamiskokkuleppe raames olemas ka „ühtset turustusstrateegiat“, sest iga lennuettevõtja müüb oma pileteid oma turustuskanalite kaudu.

108 Komisjon väidab siiski, et koodijagamiskokkulepe ja kahepoolne alliansikokkulepe on mõlemad ZRH-STO liini hindamisel aluseks oleva laiema lepingulise suhte lahutamatud osad, mis on seega läbivaatamistingimuse 15.2 kohaldatavuse hindamisel asjakohased.

109 Oletades, et koodijagamiskokkulepet võib lugeda läbivaatamistingimuse 15.2 kohaldamisel asjakohaseks, siis tuleb veel kontrollida, kas kõnealuse kokkuleppe alusel saab järeldada, et SASi ei saa lugeda Swissi konkurendiks, või kas vähemalt kokkulepe võib piirata konkurentsi Swissi ja SASi vahel.

110 Selle kohta tuleb tõdeda, et komisjon ei ole vaidlustatud otsuses konkreetselt analüüsinud koodijagamiskokkulepet ega isegi maininud asjaolusid, mis kinnitaksid, et kõnealune kokkulepe piirab konkurentsi Swissi ja SASi vahel, vaid ta piirdub üksnes oletuslike kaalutlustega. Nii on vaidlustatud otsuse põhjenduses 99 märgitud:

„Mis puudutab selliste koodijagamiskokkulepete võimalikku mõju konkurentsile kummalgi liinil, siis leiab komisjon, et kõnealused olemasolevad koodijagamiskokkulepped on koondumise hindamisel asjakohased. Kui sarnasest koondumisest teatataks täna, võiksid Swissi, SASi ja LOT vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepped tekitada konkurentsiprobleeme ning pooled peaksid välja pakkuma kohustused nende probleemide kõrvaldamiseks […]“.

111 Üldkohtus kinnitas komisjon, et koodijagamiskokkulepete sõnastusest ilmneb, et üldjuhul avaldavad pooled üksteisele piiratud konkurentsisurvet. Komisjon väidab selle kohta, et paralleelsete koodijagamiskokkulepete puhul nagu käesolevas asjas ei ole mõlemalt lennuettevõtjalt, kes oma koode jagavad, sellest tingitud tululanguse osas oodata, et üks neist müüb koodijagamise teel istekohti teise lennuettevõtja lendudele madalamate tariifidega.

112 Tuleb tõdeda, et need aspektid on taas täiesti oletuslikud ning ei tulene asjaomase koodijagamiskokkuleppe konkreetsest analüüsist ega selle kokkuleppe mõjust. Lisaks, nagu möönab komisjon, leppisid Swiss ja SAS kokku, et nad nõustuvad teise poole tehtud broneeringutega ning teise poole poolt nende broneeringute eest arvel esitatud tariifidega. Lisaks toonitab hageja selles osas, ilma et komisjon oleks vastu vaielnud, et tegelikud vedajad pakuvad sageli nende endi teenindatavatele lendudele madalamaid tariife kui lendudele, mida teenindab koodijagamise partner, kuna nende kanda jääb müümata istekohtade riisiko, samas kui lende turustav lennuettevõtja parimal juhul väikese vahendustasu istekoha müügilt lennule, mida teenindab teine lennuettevõtja.

113 Lisaks tuleb märkida, et komisjoni esitatud asjaoludega – kui lugeda need tõendatuks – saab igal juhul tõendada vaid seda, et lende turustava lennuettevõtja ja tegeliku vedaja vaheline konkurents on madal, mitte aga seda, et koodijagamiskokkuleppe tulemusel piiratakse konkurentsi kahe äriühingu vahel lendudel, mida nad ise teenindavad. Teiste sõnadega võib koodijagamiskokkulepe viia vaid madala konkurentsini piletite müümisel, seevastu ei ole komisjon aga esitanud andmeid, mis tõendaks, et koodijagamiskokkuleppe tulemusel väheneb konkurents lendudel, mida teenindavad mõlemad lennuettevõtjad. Isegi kui komisjon väidab, et ta on tuvastanud, et tegeliku vedaja pakutud hinnad olid peaaegu samad nendega, mida pakub lende turustav lennuettevõtja koodijagamise teel istekohtadele samal lennul, tugineb hageja omakorda – ilma et sellele oleks vastu vaieldud – hinnaerinevustele lendude vahel, mida teenindavad samal päeval erinevad lennuettevõtjad. Otsustav on aga pigem konkurents lendude vahel, mida teenindavad vastavalt Swiss ja SAS, selleks et hinnata, kas need kaks lennuettevõtjat omavahel konkureerivad.

114 Lõpuks tunnistas komisjon Üldkohtus, et ta ei ole üksikasjalikult hinnanud Swissi ja SASi vahelise koodijagamiskokkuleppe mõju konkurentsile nende kahe lennuettevõtja vahel ZRH-STO liinil. Komisjon väidab selle kohta, et ta ei pidanud analüüsima hageja esitatud andmeid põhjusel, et hageja ei ole tõendanud, et lepingulised suhted muutusid niivõrd, et 2005. aasta otsuses tuvastatud konkurentsiprobleemid kadusid. Tegelikult oli aga täpsemalt vajalik kontrollida koodijagamiskokkuleppe mõju konkurentsile kõnealusel liinil, selleks et hinnata, kas ja millises ulatuses see kokkulepe piiras konkurentsi Swissi ja SASi vahel või kõrvaldas konkurentsi.

115 Eespool toodust tuleneb, et kuigi koodijagamiskokkulepet võib küll arvesse võtta, ei saa vaidlustatud otsuses esile toodud asjaoludega ega ka Üldkohtus komisjoni menetlusdokumentides esitatud argumentidega põhjendada kohustustest vabastamise taotluse rahuldamata jätmist tariife puudutavate kohustuste puhul ZRH-STO liinil.

*Kolmas väiteosa, et komisjon jättis arvesse võtmata, et konkurents ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel kujutab endast „turu arengut pikas perspektiivis“ läbivaatamistingimuse 15.2 esimese lause tähenduses*

116 Hageja heidab komisjonile ette, et viimane ei ole analüüsinud, kas lähtudes tõenditest, mis kinnitavad konkurentsi säilimist ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel, on võimalik tuvastada „turu arengut pikas perspektiivis“, kuigi seejuures on tegemist kohustustest vabastamise alusega, mida sõnaselgelt mainitakse läbivaatamistingimuse 15.2 esimeses lauses.

117 Hageja väidab selle kohta, et hinnad ZRH-STO ja ZRH-WAW liinil on oluliselt madalamad kui 2005. aastal, et reisijate arv nendel liinidel on kahekordistunud ning et pooled esitasid tõendid, mis kinnitasid, et hinnad, mida Swiss kasutas tema enda teenindatavatel liinidel, erinevad nendest, mis on istekohtadel LOT enda teenindatavatel lendudel.

118 Kõigepealt tuleb esiteks märkida, et „turu areng pikas perspektiivis“ kujutab endast kohustustest vabastamise eraldiseisvat alust, mida on mainitud läbivaatamistingimuse 15.2 esimeses lauses, ning teiseks, et komisjon ei vaidle vastu sellele, et konkurentsi olemasolu Swissi ning SASi ja LOT vahel võib lugeda turu arenguks pikas perspektiivis. Neil asjaoludel on vale need argumendid vaidlustatud otsuse põhjenduses 53 tagasi lükata põhjusel, et „kuna kohustustest vabastamise taotluse rahuldamise eeltingimused ei ole täidetud, puudub vajadus käesolevas otsuses analüüsida hindade arenemise küsimust“. See viga ei too endaga siiski kaasa tagajärgi, kuna vaidlustatud otsuse põhjendustes 54–59 analüüsis komisjon „ammendatavuse eesmärgil“ siiski hindade arengut ja konkurentsitaset.

119 Kuigi komisjon selles osas tunnistas, et hageja ja Swissi esitatud graafikutest tõepoolest võib ilmneda, et esineb teatav hinnaerinevus lendude vahel, mida erinevad lennuettevõtjad teenindavad samal päeval, leidis komisjon vaidlustatud otsuses, et selle analüüsi usaldusväärsus on siiski ebaselge ja järelikult tuleb läbi viia täiendav majandusanalüüs.

120 Nagu väidab komisjon, siis lasub küll ühinenud ettevõtjal, kes taotleb kohustustest vabastamist, kohustus esitama tõendeid, mis kinnitaksid, et selleks nõutavad tingimused on täidetud ning komisjon ei pea iga kohustustest vabastamise taotluse puhul läbi viima uut turuuuringut. Komisjonil on siiski uurimispädevus ja tõhusad vahendid menetlustoimingute läbiviimiseks ning juhul, kui ta leiab, et poolte esitatud tõendid ei ole piisavalt usaldusväärsed või asjakohased või neid tuleb täiendada muude andmetega, on tal õigus nõuda täpsemat teavet või viia selles osas läbi uurimine. See kehtib seda enam nii, et oma 20. novembri 2015. aasta vastuses oli Lufthansa juba toonitanud, et komisjon ei saa piirduda pelgalt kinnitusega, et „tariife puudutava konkurentsi tegelik tase kahel liinil võib jääda lahtiseks“.

121 Pooled tuginevad volitatud isiku järeldustele ning väidavad ka, et reisijate arvu kahekordistumine ning tariifide vägagi tuntav langus ajavahemikus 2005–2014 kinnitab konkurentsi kõrget taset ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt LOT ja SASi vahel.

122 Komisjon märkis selle kohta vaidlustatud otsuses vaid seda, et pooled ei ole esitanud ühtegi ümberlükkamatut tõendit, mis kinnitaks, et need hinnalangused olid tingitud Swissi ja LOT vahelisest konkurentsist, ning et kõnealused hinnalangused võivad nimelt olla põhjustatud ka madalamatest kütusehindadest või tariife puudutavate kohustuste mõjust.

123 Nagu on märgitud eespool, ei saa komisjon aga piirduda ümberlükkamatute tõendite nõudmisega, ilma et ta lisaks täpsustaks, milles peaksid need seisnema, vaid ta peab tuvastama, et poolte esitatud tõendid on puudulikud, tegema menetlustoiminguid või vajaduse korral viima läbi uurimise, et täiendada tõendeid või need ümber lükata.

124 Lisaks tuleb märkida, et komisjon kinnitas kohtuistungil, et ta ei ole vastu vaielnud hageja kinnitusele, mille kohaselt ZRH-STO liinil 32-st hinnaalandusest 17 ning ZRH-WAW liinil 13-st hinnaalandusest 4 olid vabatahtlikud, see tähendab, et parandusmeetmetes neid ei nõutud.

125 Eespool toodust tuleneb, et komisjon ei ole täitnud oma kohustust hoolikalt analüüsida asjakohaseid andmeid, teha menetlustoiminguid või viia läbi vajalikke uurimisi, et kontrollida konkurentsisuhte olemasolu ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel.

*Viies väiteosa, et tariife puudutavate parandusmeetmete suhtes ei ole arvesse võetud koondumiste valdkonna üldist poliitikat*

126 Hageja väidab, et komisjon ei võtnud arvesse, et tariife puudutavad kohustused ei ole kooskõlas tema poliitikaga parandusmeetmete kohta, nagu see on kirjeldatud parandusmeetmete teatise punktis 18 ja nagu seda kinnitab praktika. Hageja on seisukohal, et viimastel aastatel on komisjon poolte välja pakutud kohustused tariifide kohta ka süstemaatiliselt tagasi lükanud.

127 Hageja märgib, et tariife puudutavad kohustused võivad kahel viisil konkurentsi moonutada, nimelt esiteks võtta võrdlusliinide reisijatelt eelised, mis on seotud hinnaalandustega, mida Swiss võib arvesse võtta, kui puuduvad täiendavad kulud, mis kaasnevad kattuvatelt liinidelt nõutava vastava hinnaalandusega, ning teiseks takistada turule sisenemast konkureerival lennuettevõtjal, kuna tariifid hoitakse kattuvatel liinidel kunstlikult madalad.

128 Hageja heidab komisjonile ette, et ta ei hinnangud neid elemente, vaid piirdus vaid tõdemusega, et ZRH-STO ja ZRH-WAW liin on väheste lendudega ühendus, kuhu ükski uus lennuettevõtja ei sisenenud, vaatamata teenindusaegasid puudutavatele parandusmeetmetele.

129 Esiteks, mis puudutab argumenti, mille kohaselt on tariife puudutavad kohustused vastuolus komisjoni poliitikaga parandusmeetmete osas, siis kõigepealt tuleb selle kohta märkida, et käesolevas menetluses ei saa hageja kahtluse alla seada nende kohustuste õiguspärasust, mis muudeti siduvaks 2005. aasta otsusega, mis on jõustunud.

130 Edasi, nagu komisjon õigesti märgib, ei keela parandusmeetmete teatis tariife puudutavaid kohustusi, vaid komisjon toonitab, et üldiselt ei kõrvalda need horisontaalsest kattumisest tingitud konkurentsiprobleeme ning et seda liiki parandusmeetmeid saab vastuvõetavaks lugeda üksnes erandjuhul, kui neid kohaldatakse tõhusate rakendus- ja kontrollimehhanismide abil ning kui nende puhul puudub oht, et need toovad kaasa konkurentsimoonutusi.

131 Lõpuks, kuna iga koondumist hinnatakse individuaalselt ning lähtudes konkreetsetest faktilistest ja õiguslikest asjaoludest (vt selle kohta 13. mai 2015. aasta kohtuotsus Niki Luftfahrt *vs.* komisjon, T-162/10, EU:T:2015:283, punktid 142 ja 144), ei saa asjaolu, et kohustustest keelduti teatud või enamike juhtumite puhul, välistada seda, et kohustustega nõustutakse konkreetses olukorras, eeldusel et need võimaldavad tuvastatud konkurentsiprobleemid lahendada.

132 Teiseks, mis puudutab argumente, et tariife puudutavad kohustused võivad põhjustada moonutusi nii võrdlusliinidel kui ka kattuvatel liinidel, siis tuleb tõdeda, et ei vaidlustatud otsuses ega Üldkohtus ei esitanud komisjon andmeid, mis võiksid need argumendid ümber lükata, vaid ta piirdus vaid toonitamisega, et argumendid on oletuslikud. Lisaks võib kohustus kanda ZRH-STO ja ZRH-WAW liinile üle võrdlusliinidel tehtud hinnaalandused pärssida kolmandate lennuettevõtjate huvi teenindada neid liine. Nii võib juhtuda, et tariife puudutavad kohustused ei lahenda kuidagi turu struktuurilist probleemi, mida nad peaksid tegema, vaid vastupidi võivad need kohustused kaasa aidata sellele, et nende säilimine jääb määramata ajaks vajalikuks.

133 Tegelikult ei ole käesoleval juhul tegemist selliste kohustuste õiguspärasuse hindamisega, mis muudeti siduvaks 2005. aasta otsusega, mis on jõustunud, vaid kontrollimisega, kas tingimused nendest kohustustest vabastamiseks on täidetud.

134 Selles osas ei saa argumente konkurentsi moonutamise kohta, isegi kui see osutub tõendatuks, võrdsustada olulise muutusega turul läbivaatamistingimuse 15.2 esimese lause tähenduses ega lepinguliste suhete muutumisega läbivaatamistingimuse 15.2 teise lause tähenduses ning üldisemalt ei võimalda need tõdeda, et 2005. aasta otsusega kindlaks tehtud konkurentsiprobleemid, mis on kohustuste alus, on kõrvalatud.

135 Siiski tuleb märkida, et kuigi argumendid konkurentsi moonutamise ohu kohta ei tõenda, et läbivaatamistingimuses 15.2 ette nähtud nõuded kohustustest vabastamiseks on täidetud, tugevdavad need seevastu vajadust komisjonil hoolikalt ja põhjalikult analüüsida kohustustest vabastamise taotlust ning kontrollida, kas kohustused on veel vajalikud või sobivad.

*Järeldus esimese väite kohta*

136 Eespool toodust tuleneb, et komisjon ei võtnud arvesse või ei analüüsinud hoolikalt argumente, mis puudutavad otsust Lufthansa/Brussels Airlines ning poliitika muutumist alliansi partnerite ja konkurentsi olemasolu suhtes ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel.

137 Neid rikkumisi, nii kahetsusväärsed kui need ka ei ole, võib siiski ZRH-WAW liini puhul lugeda piisavaks, et kaasa tuua vaidlustatud otsuse tühistamine, kuna Swissi ja LOT vahelised lepingulised suhted ei ole kuidagi muutunud, mida arvestades muudeti 2005. aasta otsusega tariife puudutavad kohustused siduvaks.

138 ZRH-STO liini osas tuleb esile tuua mitte üksnes seda, et nõuetekohaselt jäeti analüüsimata eespool punktis 136 mainitud asjaolud ning lõpetati Lufthansa ja SASi vaheline ühisettevõtte kokkulepe, vaid ka asjaolu, et komisjon ei võtnud arvesse hageja kohustust lõpetada ka Lufthansa ja SASi vaheline kahepoolne alliansikokkulepe ega volitatu isiku arvamust, milles tuvastati oluline turumuutus ZRH-STO liinil, ning jättis piisavalt analüüsimata koodijagamiskokkuleppe mõju konkurentsile Swissi ja SASi vahel. Järelikult tuleb tõdeda, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, kuna ta ei võtnud arvesse kõiki asjakohaseid andmeid, ning et vaidlustatud otsuses käsitletud andmed ei õigusta kohustustest vabastamise taotluse rahuldamata jätmist ZRH-STO liinil (vt selle kohta 15. veebruari 2005. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punkt 39).

139 Seega tuleb vaidlustatud otsus, ilma et oleks vajalik analüüsida teisi hageja esitatud väiteid ja argumente, tühistada ZRH-STO liini puudutavas osas. Seevastu tuleb neid teisi väiteid ja argumente analüüsida osas, milles need seoses ZRH-WAW liiniga käsitlevad vaidlustatud otsuse õiguspärasust.

***Teine väide, et rikutud on hea halduse põhimõtet***

140 Hageja leiab, et komisjon rikkus oma kohustust hoolikalt ja erapooletult uurida kõiki antud juhtumi puhul tähtsust omavaid asjaolusid ning seetõttu Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 41 lõikes 1 sätestatud hea halduse põhimõtet.

141 Hageja väidab selle kohta, et komisjon ei ole üldse arvesse võtnud tema esitatud õiguslikke argumente ning et konkurentsi osas asjaomastel liinidel lähtus ta eeldustest ja oletustest, selle asemel et asjaolusid tõsiselt uurida. Ka ei viinud komisjon hindade arenemise ja konkurentsitaseme suhtes ise läbi uurimist ega teinud isegi järelevalvet teostama volitatud isikuga tõhusat koostööd, vaid eelistas oletada, et koodijagamiskokkulepped piiravad konkurentsi.

142 Keeldumine hoolikalt analüüsida Lufthansa esitatud argumente ilmneb ka sellest, et komisjon kordas pidevalt väheveenvaid õiguslikke argumente, millele Lufthansa oli haldusmenetluses juba vastanud.

143 Väärib rõhutamist, et põhiõiguste harta artikli 41 lõikes 1 on sätestatud, et „igaühel on õigus sellele, et liidu institutsioonid, organid ja asutused käsitleksid tema küsimusi erapooletult, õiglaselt ning mõistliku aja jooksul“.

144 Kuna hageja heitis komisjonile ette, et viimane ei võtnud oma hinnangu põhjendamisel arvesse kõiki asjakohaseid andmeid, siis tuleb seda etteheidet analüüsida esimese väite raames.

145 Mis puudutab etteheidet, et komisjon selgelt näitas oma tahte puudumist hoolikalt analüüsida kohustustest vabastamise taotlust, sest ta ei võtnud kuidagi arvesse Lufthansa esitatud õiguslikke argumente, siis tuleb märkida, et pelk asjaolu, et komisjon vaidles vastu Lufthansa argumentidele ja lükkas need tagasi, ei kinnita iseenesest, et ta oleks tõendanud kohustustest vabastamise taotluse puhul erapooletust. Samuti võib asjaolu, et komisjon kordas väidetavalt väheveenvaid õiguslikke argumente, millele Lufthansa on haldusmenetluses ilmselt juba vastanud, pigem peegeldada erinevat käsitlust, kuid sellisena ja eraldiseisvana ei tõenda, et komisjon oleks keeldunud kohustustest vabastamise taotlust erapooletult analüüsimast.

146 Pealegi ei saa väita, et komisjon taotlust üldse ei analüüsinud, kuna nagu selgub eespool punktidest 14–19, palus ta korduvalt Lufthansalt teavet ning pidas viimasega haldusmenetluses mitu koosolekut.

147 Sellest järeldub, et teine väide tuleb tagasi lükata.

### *Kolmas väide, et kuritarvitatud on võimu*

148 Hageja väidab, et komisjon kasutas kohustustest vabastamise menetlust survevahendina, et sundida Swissi lõpetama lepinguline kohustus, millel puudus koondumisega igasugune otsene seos. Komisjon püüab Swissi ja LOTi vahel 2007. aastal sõlmitud koodijagamiskokkuleppe puhul vältida menetlusi, mis on nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 [ELTL] artiklites [101] ja [102] sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 2003, L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205) kohaselt ette nähtud ELTL artikli 101 võimalike rikkumiste uurimiseks ja nende eest karistamiseks. Vaidlustatud otsuse põhjendusest 104 selgub iseäranis, et koodijagamiskokkulepe ja selle võimalik konkurentsivastane mõju on peamine põhjus, miks komisjon jättis kohustustest vabastamise taotluse rahuldamata.

149 Komisjon püüab sel viisil kõrvale hoida kohustusest esiteks tegelikult tõendada Swissi sõlmitud koodijagamiskokkuleppe väidetavat konkurentsivastast mõju ning teiseks teha kohtulikult kontrollitav otsus. Selle kohta märgib hageja, et veebruaris 2011 alustas komisjon omal algatusel menetlust Lufthansa ja Turkish Airlines'i ning Brussels Airlines'i ja TAP Air Portugali vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepete suhtes, mis hõlmavad liine sõlmlennujaamast sõlmlennujaama, kuid pärast nende prioriteetsete asjade viis ja pool aastat kestnud menetlemist ei ole komisjon siiski jõudnud vähimalegi järeldusele.

150 Selle kohta tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on õigusakti puhul võimu kuritarvitamisega tegemist vaid siis, kui objektiivsete, asjakohaste ja ühtelangevate tõendite põhjal selgub, et õigusakt on vastu võetud eranditult või peamiselt muude eesmärkide saavutamiseks kui need, mille jaoks vastavad volitused anti, või aluslepingutes konkreetse juhtumi lahendamiseks spetsiaalselt ette nähtud menetluse vältimiseks (vt 16. aprilli 2013. aasta kohtuotsus Hispaania ja Itaalia *vs.* nõukogu, C-274/11 ja C-295/11, EU:C:2013:240, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).

151 Tuleb tõdeda, et hageja ei ole esitanud objektiivseid, asjakohaseid ega ühtelangevaid kaudseid tõendeid, mis kinnitaksid, et komisjon kasutas kohustustest vabastamise menetlust survemeetmena, et ainu- või peamise eesmärgina sundida Swissi lõpetama LOTga sõlmitud koodijagamiskokkulepe, selleks et kõrvale hoida menetlustest, mis on ette nähtud ELTL artikli 101 rikkumiste kontrollimiseks ja nende eest karistamiseks.

152 Kõigepealt tuleb märkida, et menetlust ei alustanud komisjon, vaid see toimus hageja taotlusel.

153 Lisaks, kuigi toimikust selgub, et komisjon on seisukohal, et kõnealune koodijagamiskokkulepe tekitab käesolevas asjas konkurentsiprobleeme ning et – nagu eelkõige ilmneb vaidlustatud otsuse põhjendustest 5, 49, 69 ja 95 – kohustustest vabastamise taotluse rahuldamata jätmist on peamiselt põhjendatud selle kokkuleppe jõusoleku või muutmata jätmisega, ei saa sellest siiski järeldada, et komisjon oleks võimu kuritarvitamises süüdi.

154 Nagu on märgitud eespool punktides 101–103, võis komisjon kohustustest vabastamise taotlusele hinnangu andmisel arvesse võtta Swissi ja LOT vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepet. See kokkulepe on nimelt sellise laiema lepingulise suhte lahutamatu osa, mille alusel antakse hinnang konkurentsile ZRH-WAW liinil. Kuna komisjon leidis 2005. aasta otsuses, et LOT-l oli kõiki Lufthansaga sõlmitud koostöökokkuleppeid arvestades vähene huvi Swissiga konkureerida, võib koodijagamiskokkulepe olla nimelt asjakohane konkurentsi hindamisel sellele liinil sõltumata küsimusest, kas selle kokkuleppega saab taotluse rahuldamata jätmist lõplikult põhjendada või mitte.

155 Samuti tuleb tuvastada, et komisjon ei pannud hagejale kohustust koodijagamiskokkulepe üles öelda, vaid soovitas pooltel kohustustest vabastamise lihtsustamiseks kokkulepe pelgalt lõpetada või vähemalt piirata selle kohaldamisala ahelas eelnevate ja järgmiste lendudega ning sel viisil vähendada koostöö taset ühinemisel tekkiva üksuse ja LOT vahel.

156 Järelikult ei saa hageja esitatud andmeid lugeda objektiivseteks, asjakohasteks ja ühtelangevateks kaudseteks tõenditeks võimu kuritarvitamise kohta ning seega tuleb kolmas väide tagasi lükata.

157 Eespool toodud kaalutlustest kogumis järeldub, et vaidlustatud otsus tuleb tühistada ZRH-STO liini puudutavas osas ja hagiavaldus tuleb ülejäänud osas rahuldamata jätta.

## Kohtukulud

158 Kodukorra artikli 134 lõikes 3 on ette nähtud, et kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks, jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda.

159 Arvestades käesoleva juhtumi asjaolusid, tuleb otsustada, et kummagi poole kohtukulud tuleb jätta tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kuues koda)

otsustab:

1. **Tühistada Zürich-Stockholmi liini osas komisjoni 25. juuli 2016. aasta otsus C(2016) 4964 final, millega jäeti rahuldamata Deutsche Lufthansa AG taotlus vabastada ta teatud kohustustest, mis muudeti siduvaks komisjoni 4. juuli 2005. aasta otsusega, millega kiideti koondumine heaks asjas COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.**

2. **Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**

3. **Jätta poolte kohtukulud nende endi kanda.**

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 16. mail 2018 Luxembourgis.

Allkirjad

# Sisukord

Vaidluse taust ..... 1

Otsus, millega anti Lufthansa ja Swiss International Air Lines Ltd koondumiseks luba ..... 2

Vaidlustatud otsus ..... 3

Menetlus ja poolte nõuded ..... 5

Õiguslik käsitlus ..... 6

Sissejuhatavad märkused ..... 6

Esimene väide, et kohaldatud on vale õiguslikku kriteeriumi, tehtud on ilmseid hindamisvigu ning rikutud on proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet ..... 8

Esimene väiteosa, et kohustustest vabastamise taotluse hindamisel on kohaldatud vale õiguslikku kriteeriumi ning rikutud on proportsionaalsuse ja õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet ..... 8

Teine ja neljas väiteosa, et läbivaatamistingimuse 15.2 teist lauset arvestades on Lufthansa alliansikokkulepe hindamisel tehtud ilmne viga ning komisjon ei ole alliansi partnerite kohtlemisel arvesse võtnud oma poliitika muutumist ..... 9

– Sissejuhatavad märkused ..... 10

– Lepingulised muudatused Lufthansa ja SASi vahel ..... 11

– Otsus Lufthansa/Brussels Airlines ja komisjoni poliitika väidetav muutumine alliansi partnerite kohtlemisel ..... 13

– Swissi ja SASi vahel sõlmitud koodijagamiskokkulepe ..... 15

Kolmas väiteosa, et komisjon jättis arvesse võtmata, et konkurents ühelt poolt Swissi ja teiselt poolt SASi ja LOT vahel kujutab endast „turu arengut pikas perspektiivis“ läbivaatamistingimuse 15.2 esimese lause tähenduses ..... 18

Viies väiteosa, et tariife puudutavate parandusmeetmete suhtes ei ole arvesse võetud koondumiste valdkonna üldist poliitikat ..... 19

Järeldus esimese väite kohta ..... 20

Teine väide, et rikutud on hea halduse põhimõtet ..... 20

Kolmas väide, et kuritarvitatud on võimu ..... 21

Kohtukulud ..... 22