Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (szósta izba)

z dnia 16 maja 2018 r.*

Konkurencja – Koncentracje – Rynek transportu lotniczego – Decyzja uznająca koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym z zastrzeżeniem wypełnienia pewnych zobowiązań – Wniosek o zwolnienie z części zobowiązań – Proporcjonalność – Uzasadnione oczekiwania – Zasada dobrej administracji – Nadużycie władzy

W sprawie T-712/16

Deutsche Lufthansa AG, z siedzibą w Kolonii (Niemcy), reprezentowana przez S. Völckera, adwokat,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, reprezentowanej przez A. Biolana, H. Leupolda i I. Zaloguina, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

mającej za przedmiot żądanie oparte na art. 263 TFUE i mające na celu stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2016) 4964 final z dnia 25 lipca 2016 r. oddalającej wniosek skarżącej dotyczący zwolnienia z pewnych zobowiązań, których wiążący charakter wynikał z decyzji Komisji z dnia 4 lipca 2005 r. zatwierdzającej koncentrację w sprawie COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss,

SĄD (szósta izba),

w składzie: G. Berardis, prezes, S. Papasavvas (sprawozdawca) i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

sekretarz: C. Heeren, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 14 września 2017 r.,

wydaje następujący

* Język postępowania: angielski.

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

1 Skarżąca, Deutsche Lufthansa AG (zwana dalej „Lufthansą”) jest największym niemieckim przewoźnikiem lotniczym. Jest ona członkiem założycielem Star Alliance, największego na świecie sojuszu przewoźników lotniczych.

2 Lufthansa, obok umowy Star Alliance, w dniu 11 maja 1995 r. zawarła ze Scandinavian Airlines System (zwaną dalej „SAS”) dwustronną umowę w sprawie sojuszu (zwaną dalej „dwustronną umową w sprawie sojuszu”) i w dniu 1 lipca 1995 r. umowę o wspólnej obsłudze połączenia, umowę w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży oraz dwustronną umowę o wspólnym przedsięwzięciu (zwaną dalej „umową o wspólnym przedsięwzięciu”).

3 Podobnie – poza umową Star Alliance – Lufthansa w dniu 1 czerwca 2002 r. zawarła z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT SA (zwanymi dalej „LOT-em”) wzajemną umowę o wspólnej obsłudze połączenia, w dniu 25 sierpnia 2003 r. – specjalną umowę w sprawie wspólnej taryfy, w dniu 26 września 2003 r. – strategiczną umowę o współpracy, w dniu 15 czerwca 2004 r. – umowę ramową w sprawie programu zachęt i w dniu 1 października 2003 r. – umowę o współpracy Miles and More.

Decyzja zezwalająca na koncentrację Lufthansy i Swiss International Air Lines Ltd

4 Decyzją z dnia 4 lipca 2005 r. (sprawa COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss) (zwaną dalej „decyzją z 2005 r.”), wydaną na podstawie art. 6 ust. 1 lit. b) i art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie koncentracji”) (Dz.U. 2004, L 24, s. 1), Komisja Wspólnot Europejskich stwierdziła, że operacja koncentracji (zwana dalej „operacją koncentracji”), w drodze której Lufthansa nabyła kontrolę nad liniami lotniczymi Swiss International Air Lines Ltd (zwanymi dalej „Swiss”) była zgodna ze wspólnym rynkiem, Porozumieniem o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) oraz umową zawartą między Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków i obowiązków.

5 W ramach przeglądu operacji Komisja z jednej strony przeanalizowała pokrywanie się usług świadczonych przez dwie linie lotnicze, a z drugiej strony zbadała, w jakim stopniu nabycie Swiss przez Lufthansę wyeliminowałoby również skuteczną konkurencję między Swiss a innymi liniami lotniczymi, które nie należały do grupy Lufthansy, ale były partnerami w ramach Star Alliance i dodatkowo związane były szeregiem umów dwustronnych lub wielostronnych, tj. SAS, LOT, Austrian Airlines, British Midland Limited (zwanymi dalej „bmi”), United Airlines i Air Canada.

6 W świetle różnych umów o współpracy, o których mowa w pkt 2 i 3 powyżej, oraz ze względu na prawdopodobne przyszłe członkostwo Swiss w Star Alliance, Komisja stwierdziła, że SAS i LOT po przeprowadzeniu operacji nie byłyby zainteresowane konkurowaniem ze Swiss.

7 W konsekwencji do udziału w rynku SAS i LOT-u dodano udział należący do Lufthansy według dokonanej przez Komisję oceny konkurencji, co poskutkowało dwoma przypadkami pokrycia się na odcinkach Zurych–Sztokholm (zwanym dalej „ZRH-STO”) i Zurych–Warszawa (zwanym dalej „ZRH-WAW”). Ponieważ jedynie Swiss i partnerzy Star Alliance – SAS na linii ZRH-STO i LOT na linii ZRH-WAW, obsługujący te odcinki i lotniska w Zurychu (Szwajcaria) i Sztokholmie (Szwecja) – byli nasyceni, Komisja stwierdziła, że istnieją poważne wątpliwości co do zgodności operacji z rynkiem wewnętrznym w przypadku tych dwóch odcinków.

8 W celu rozwiania tych poważnych wątpliwości Lufthansa i Swiss (zwane dalej łącznie „stronami") w dniu 13 czerwca 2005 r. zaproponowały zobowiązania w zakresie czasu na start lub lądowanie, w szczególności na odcinkach ZRH-STO i ZRH-WAW.

9 W następstwie uwag zainteresowanych podmiotów trzecich strony, w dniu 27 czerwca 2005 r., uzupełniły zobowiązania w zakresie czasu na start lub lądowanie o zobowiązania taryfowe zawarte w klauzuli 11.1 zobowiązań stron, stwierdzając, że podmiot powstały z połączenia będzie stosował, przy każdorazowym obniżeniu taryfy opublikowanej na porównywalnym odcinku referencyjnym, odpowiadające mu obniżenie (liczone w procentach) odpowiednich taryf obowiązujących na odcinkach ZRH-STO i ZRH-WAW. Klauzula ta uściśla, że obowiązek ten wygasa, gdy nowy usługodawca lotniczy rozpocznie działalność na tych odcinkach.

10 Zobowiązania przedstawione przez strony (zwane dalej „zobowiązaniami") przewidują wyznaczenie przedstawiciela do monitorowania przestrzegania zobowiązań przez strony pod nadzorem Komisji (zwanego dalej „przedstawicielem").

11 Zobowiązania zawierają ponadto klauzule przeglądowe 15.1 i 15.2 (zwane dalej, odpowiednio, „klauzulą przeglądową 15.1" i „klauzulą przeglądową 15.2"), o następującym brzmieniu:

„15.1 Komisja może, w odpowiedzi na wniosek podmiotu powstałego w wyniku połączenia, uzasadniony wyjątkowymi okolicznościami lub radykalną zmianą warunków rynkowych, takich jak prowadzenie konkurencyjnej usługi lotniczej w określonej i szczególnej parze europejskich lub dalekobieżnych miast, znieść, zmienić lub zastąpić jedno albo kilka obecnych zobowiązań.

15.2 Na wniosek podmiotu powstałego w wyniku połączenia Komisja może dokonać przeglądu, zniesienia lub zmiany wszystkich zobowiązań zaproponowanych w niniejszym dokumencie, opierając się na długoterminowym rozwoju rynku. W szczególności Komisja zniesie obowiązek udostępniania czasu na start lub lądowanie, jeżeli stwierdzi, że stosunki umowne, na których oparła swoje wnioski o zmniejszeniu zachęt do konkurowania między podmiotem połączonym powstałym wskutek decyzji z 2005 r. a przewoźnikami zebranymi w ramach sojuszu Lufthansy, uległy zmianie w istotnej kwestii, tak że zniknęły obawy wskazane przez Komisję".

Zaskarżona decyzja

12 W dniu 4 listopada 2013 r. strony przedłożyły Komisji wniosek o zwolnienie ze zobowiązań taryfowych i, w miarę możliwości, zobowiązań w zakresie udostępniania czasu na start lub lądowanie oraz innych dodatkowych środków odwoławczych mających zastosowanie do linii ZRH-STO i ZRH-WAW. Niniejsza skarga dotyczy jedynie wniosku o zwolnienie z zobowiązań taryfowych mających zastosowanie do odcinków ZRH-STO i ZRH-WAW zwanego dalej („wnioskiem o zwolnienie").

13 Wniosek o zwolnienie opierał się na trzech podstawach, a mianowicie, po pierwsze, na rozwiązaniu umowy o wspólnym przedsięwzięciu, po drugie, na zmianie polityki Komisji dotyczącej traktowania podmiotów uczestniczących w sojuszu przy badaniu operacji koncentracji, jak również ocenie Komisji w tym względzie przeprowadzonej jej w decyzji C(2009) 4608 final z dnia 22 czerwca 2009 r. uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem i porozumieniem EOG (sprawa COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding) (zwanej dalej „decyzją Lufthansa/Brussels Airlines"), oraz po trzecie, na istnieniu konkurencji między Swiss z jednej strony a SAS i LOT z drugiej.

14 Lufthansa odpowiedziała w dniu 14 lutego 2014 r. na pytania Komisji z dnia 22 listopada 2013 r. i w dniu 27 kwietnia 2014 r. na dodatkowe pytania z dnia 26 lutego 2014 r.

15 Na spotkaniu, które odbyło się w dniu 12 września 2014 r., Lufthansa zaproponowała rozwiązanie dwustronnej umowy w sprawie sojuszu, jeśli pozwoliłoby to Komisji na rozpoznanie wniosku o zwolnienie odnośnie do odcinka ZRH-STO. W dniu 16 października 2014 r. Lufthansa uzupełniła swój wniosek o zwolnienie o nowe ustalenia. W dniu 26 stycznia 2015 r. odpowiedziała na pytanie Komisji pocztą elektroniczną, a w dniu 18 maja 2015 r. poinformowała Komisję o proponowanej zmianie w swej strukturze stawek.

16 W dniu 5 marca 2015 r. Komisja poinformowała Lufthansę, że żądane zwolnienie może zostać przyznane, jeżeli dokonała pewnych zmian w zawartych z SAS i LOT umowach o wspólnej obsłudze połączenia. Lufthansa odpowiedziała pocztą elektroniczną z dnia 28 kwietnia 2015 r., że nie miała zamiaru dokonania takich zmian.

17 Lufthansa odpowiedziała w dniu 29 czerwca 2015 r. na pytania Komisji z dnia 22 maja 2015 r.

18 W dniu 22 października 2015 r. Komisja powiadomiła strony o swoim zamiarze odrzucenia wniosku o zwolnienie. Strony przedstawiły uwagi w dniach 20 i 24 listopada 2015 r.

19 W dniach 27 czerwca 2014 r. i 3 maja 2016 r. przedstawiciel przekazał uwagi w przedmiocie wniosku o zwolnienie.

20 Decyzją C(2016) 4964 final z dnia 25 lipca 2016 r. (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją") Komisja oddaliła wniosek Lufthansy dotyczący zwolnienia z pewnych zobowiązań, których wiążący charakter wynikał z decyzji z 2005 r.

21 W odniesieniu do wniosku stron o zwolnienie na mocy drugiego zdania klauzuli przeglądowej 15.2, opartego na zmianie w zawartych przez Lufthansę umowach o współpracy, Komisja uznała, że rozwiązanie umowy zawartej pomiędzy Lufthansą a SAS w sprawie ruchu między Niemcami a Skandynawią było niewystarczające, aby wyeliminować problemy określone w decyzji z 2005 r. w sprawie odcinka ZRH-STO, i że brak wejścia na rynek nowego przewoźnika mogłoby ponadto sam w sobie być uznane za przyczynę uzasadniającą utrzymanie zobowiązań dotyczących taryf (motyw 68 zaskarżonej decyzji). Wskazano ponadto, że gdyby strony skutecznie rozwiązały dwustronną umowę w sprawie sojuszu, klauzula przeglądowa 15.2 mogłaby co do zasady, z zastrzeżeniem odmiennej decyzji Komisji, doprowadzić do zbadania zobowiązań w odniesieniu do odcinka ZRH-STO, precyzując, że rozwiązanie dwustronnej umowy w sprawie sojuszu uruchomiłoby jedynie zastosowanie klauzuli przeglądowa 15.2, co samo w sobie nie byłoby wystarczające do stwierdzenia, że zwolnienie żądane przez strony powinno być rzeczywiście przyznane (motyw 69 zaskarżonej decyzji).

22 W odniesieniu do wniosku stron o zwolnienie na mocy pierwszego zdania klauzuli przeglądowej 15.2, opartego na zmianie polityki Komisji w dziedzinie oceny roli partnerów sojuszu w ramach badania koncentracji z perspektywy decyzji z 2005 r., wskazuje się, że każda operacja jest oceniana na podstawie własnych cech (motyw 77 zaskarżonej decyzji), że Komisja nie wykluczyła co do zasady ze swojej właściwości relacji między partnerami sojuszu ani wpływu tych stosunków na motywację ich partnerów do konkurowania po koncentracji (motyw 79 zaskarżonej decyzji) oraz że zobowiązania przedstawione w tym przypadku wymagają długoterminowej ewolucji rynku, odnośnie do czego strony nie przedstawiły dowodów (motywy 82 i 83 zaskarżonej decyzji).

23 Ponadto Komisja podkreśliła, że nawet gdyby warunki pozwalające na wystąpienie z żądaniem cofnięcia zobowiązań na odcinkach ZRH-STO i ZRH-WAW były uznane za spełnione, należałoby wziąć pod uwagę przy ocenie wniosku o zwolnienie umowy o wspólnej obsłudze połączenia zawartej przez Swiss z partnerami Lufthansy – SAS w 2006 r. i LOT-em w 2007 r. (motywy 95 et 96 zaskarżonej decyzji). Ze względu na potencjalny wpływ tych umów o wspólnej obsłudze połączenia na konkurencję dla każdego z dwóch odcinków Komisja uznała, że są one istotne dla oceny koncentracji, i stwierdziła, że istnienie tych umów ujawniło, iż stopień współpracy między Lufthansą a SAS i LOT-em nie zmniejszył się (motywy 99 i 100 zaskarżonej decyzji). Komisja doszła zatem do wniosku, że brak było dostatecznych

podstaw do przyznania żądanego zwolnienia. Uściśla ona z jednej strony, że ponieważ na rynku nie pojawiły się żadne nowe konkurujące linie lotnicze i nie wystąpiły inne wyjątkowe okoliczności ani radykalne zmiany warunków rynkowych, warunki zniesienia zobowiązań przewidzianych przez klauzulę przeglądową 15.1 nie zostały spełnione (motyw 108 zaskarżonej decyzji). Z drugiej strony uściśla ona, że strony nie wykazały, iż spełnione zostały warunki wymagane do przeglądu, zniesienia lub zmiany zobowiązań wynikające z klauzuli przeglądowej 15.2 (motyw 109 zaskarżonej decyzji).

24 Komisja oparła ten wniosek na pięciu następujących podstawach:

„111. Po pierwsze, wypowiedzenie umowy wspólnego przedsięwzięcia zawartej z SAS nie wpływa [na umowne podstawy szerszej współpracy], co zostało zbadane w decyzji z 2005 r., a zatem nie jest wystarczające, aby doprowadzić do przeglądu opartego na klauzuli przeglądowej 15.2.

112. Po drugie, nawet gdyby rozwiązanie umowy o wspólnym przedsięwzięciu zostało teoretycznie uznane za istotne w niniejszej sprawie, sytuacja konkurencyjna występująca na obu odcinkach zawsze budzi poważne wątpliwości co do zgodności koncentracji z rynkiem wewnętrznym […], tak że warunki klauzuli przeglądowej 15.2 nie są spełnione. Tylko dwóch przewoźników zapewnia bowiem odpowiednio połączenie na odcinku ZRH-STO i ZRH-WAW, a ci zawarli równoległe umowy o wspólnej obsłudze połączeń między platformami.

113. Po trzecie, od wydania decyzji z 2005 r. nie nastąpiła żadna zmiana umowna na odcinku ZRH-WAW.

114. Po czwarte, przyjęcie przez Komisję zobowiązań strukturalnych odnośnie do taryf – w przeciwieństwie do zobowiązań odnośnie do zachowań – w niektórych niedawnych sprawach dotyczących koncentracji linii lotniczych, które dotyczyły tras i rynków, które nie są przedmiotem niniejszej decyzji, nie może być uznane za istotną zmianę na rynku ani w inny sposób stanowić uzasadnienia dla wniosku o wyłączenie. Podobnie sam fakt, że zobowiązania odnośnie do taryfy nie zostały rozważone w pewnych niedawnych sprawach dotyczących koncentracji przedsiębiorstw lotniczych, nie może być podstawą do zniesienia zobowiązań taryfowych w tym przypadku.

115. Po piąte, utrzymywana zmiana sposobu, w jaki Komisja traktuje partnerów sojuszu, nie stanowi długoterminowej ewolucji rynku w rozumieniu klauzuli przeglądowej 15.2.

116. Komisja stwierdza w związku z tym, że ogólnie żądane zwolnienie ze zobowiązań nie spełnia warunków określonych w klauzulach przeglądowych 15.1 i 15.2 (zdanie pierwsze i drugie). Nie pociągałoby ono za sobą skutku w postaci polepszenia w zakresie ogólnej skuteczności zobowiązań. Komisja postanowiła zatem odrzucić wniosek Lufthansy o częściowe zwolnienie ze zobowiązań […]”.

Przebieg postępowania i żądania stron

25 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 5 października 2016 r. skarżąca wniosła rozpatrywaną skargę.

26 W swej skardze strona skarżąca wnosi do Sądu o:

– stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

– obciążenie Komisji kosztami postępowania.

27 Komisja wnosi do Sądu o:

– oddalenie skargi;

– obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

28 Na wniosek sędziego sprawozdawcy Sąd (szósta izba) podjął decyzję o otwarciu ustnego etapu postępowania i w ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 89 regulaminu postępowania przed Sądem skierował do Lufthansy i do Komisji pytania na piśmie. Strony odpowiedziały na te pytania w wyznaczonym terminie.

29 Na rozprawie w dniu 14 września 2017 r. wysłuchano wystąpień Lufthansy i Komisji oraz ich odpowiedzi na pytania zadane ustnie przez Sąd.

Co do prawa

30 Na poparcie skargi skarżąca podnosi trzy zarzuty. Zarzut pierwszy dotyczy zastosowania niewłaściwego kryterium prawnego przy ocenie wniosku o zwolnienie, oczywistych błędów w ocenie i naruszenia zasad proporcjonalności oraz ochrony uzasadnionych oczekiwań. Zarzut drugi dotyczy naruszenia zasady dobrej administracji. Zarzut trzeci dotyczy nadużycia władzy.

Uwagi wstępne

31 Zobowiązania podjęte przez strony w celu rozwiania poważnych wątpliwości wynikających z koncentracji i zapewnienia jej zgodności z rynkiem wewnętrznym zawierają na ogół klauzulę przeglądową określającą warunki, na jakich Komisja, na wniosek podmiotu powstałego w wyniku połączenia, będzie mogła udzielić przedłużenia terminów lub zwolnić albo zastąpić takie zobowiązania. Jak wynika z pkt 74 zawiadomienia Komisji w sprawie środków zaradczych dopuszczalnych na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 802/2004 (Dz.U. 2008, C 267, s. 1, zwanego dalej „zawiadomieniem w sprawie środków zaradczych") uchylenie lub zmiana zobowiązań jest bardziej stosowne w przypadku zobowiązań związanych z pewnym zachowaniem, które mogą obowiązywać przez wiele lat i w przypadku których niemożliwe jest przewidzenie wszystkich warunków w chwili przyjmowania decyzji Komisji w przedmiocie koncentracji nadającej im charakter wiążący. Komisja w swojej duplice, odwołując się do decyzji C(2011) 2981 wersja ostateczna z dnia 3 maja 2011 r. (sprawa nr IV/M.950 – Hoffmann – La Roche/Boehringer Mannheim), podniosła ponadto, że zmiana lub uchylenie zobowiązań może nastąpić nawet przy braku klauzuli przeglądowej, jeśli zobowiązania stają się nieaktualne lub nieproporcjonalne ze względu na późniejsze wydarzenia o wyjątkowym charakterze. Zobowiązania mają bowiem na celu zaradzenie problemom związanym z konkurencją stwierdzonym w decyzji zezwalającej na koncentrację, tak aby ich treść mogła ulec zmianie lub ustała ich konieczność, w zależności od zmieniającej się sytuacji na rynku. W ramach niniejszej skargi skarżąca opiera się jednak wyłącznie na fakcie, że żądane uchylenie powinno jej było zostać przyznane na podstawie zawartych w zobowiązaniach klauzul przeglądu 15.1 i 15.2.

32 Przed przystąpieniem do analizy różnych zarzutów i argumentów przedstawionych w odniesieniu do zaskarżonej decyzji należy ustalić zakres swobody oceny, jaki przysługuje Komisji przy rozpatrywaniu wniosku o uchylenie zobowiązań, jak również rodzaj wymaganej kontroli Sądu względem decyzji Komisji w tym względzie, oraz uściślić pewne aspekty procedury badania takiego wniosku.

33 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przepisy materialnoprawne rozporządzenia nr 139/2004 przyznają Komisji pewne uprawnienia dyskrecjonalne, zwłaszcza jeśli chodzi o ocenę natury ekonomicznej (zob. analogicznie wyroki: z dnia 31 marca 1998 r., Francja i in./Komisja, C-68/94

i C-30/95, EU:C:1998:148, pkt 223; z dnia 15 lutego 2005 r., Komisja/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, pkt 38; z dnia 18 grudnia 2007 r., Cementbouw Handel & Industrie/Komisja, C-202/06 P, EU:C:2007:814, pkt 53).

34 Zatem dla dokonania oceny nie tylko zgodności koncentracji z rynkiem wewnętrznym, lecz także konieczności ustanowienia zobowiązań w celu rozwiania poważnych wątpliwości powstałych przy okazji takiej operacji (zob. podobnie wyroki: z dnia 30 września 2003 r., ARD/Komisja, T-158/00, EU:T:2003:246, pkt 328; z dnia 4 lipca 2006 r., easyJet/Komisja, T-177/04, EU:T:2006:187, pkt 128) oraz wykonywania takich zobowiązań (zob. podobnie i analogicznie wyrok z dnia 3 kwietnia 2003 r., Petrolessence i SG 2R/Komisja, T-342/00, EU:T:2003:97, pkt 102, 103).

35 Jeśli chodzi w szczególności o wniosek o uchylenie zobowiązań, które są wiążące w związku z decyzją uznającą koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym, przede wszystkim należy zauważyć, że jeżeli badanie koncentracji wymaga przewidywania przyszłych wydarzeń, co staje się trudniejsze i bardziej niepewne w miarę oddalania się horyzontu czasowego, rozpatrywanie wniosku o uchylenie zobowiązań niekoniecznie powoduje takie same trudności związane z analizą prospektywną. W zależności od przypadku zbadanie takiego wniosku wymagać będzie bowiem raczej sprawdzenia, czy zostały spełnione przesłanki określone przez klauzulę przeglądową uzupełniającą zobowiązania, czy też, z perspektywy czasu, oceny, czy przewidywania dokonane w momencie zatwierdzenie koncentracji, okazały się trafne lub czy aktualne są nadal podniesione przez nią poważne wątpliwości.

36 Następnie należy zauważyć, że jak twierdzi skarżąca, badanie wniosku o uchylenie zobowiązań nie podlega ścisłym terminom określonym w ramach badania operacji koncentracji. Brak jest przepisu przewidującego bowiem terminy, w których procedura badania takiego wniosku lub niektórych etapów tej procedury powinna zostać zakończona, ani, bardziej ogólnie, regulującego lub organizującego wspomnianą procedurę.

37 Niemniej jednak ocena wniosku o uchylenie zobowiązań zakłada, podobnie jak inne wydarzenia związane z koncentracją, złożone czasami oceny ekonomiczne, w szczególności w celu sprawdzenia, czy sytuacja na rynku w szerokim znaczeniu zmieniła się w znaczący i trwały sposób, tak aby zobowiązania nie były już konieczne, aby zaradzić problemom konkurencji stwierdzonym w decyzji w sprawie koncentracji nadającej im charakter wiążący.

38 Należy zatem uznać, że Komisja dysponuje również pewnymi uprawnieniami dyskrecjonalnymi w zakresie oceny wniosku o uchylenie zobowiązań obejmujących złożone oceny ekonomiczne.

39 W konsekwencji kontrola sądowa wykonywania tych uprawnień dyskrecjonalnych powinna być dokonana z uwzględnieniem granic uznania wytyczanych przez stanowiące część przepisów dotyczących koncentracji normy o charakterze ekonomicznym (wyrok z dnia 15 lutego 2005 r., Komisja/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, pkt 38). Nie oznacza to jednak, że Sąd powinien powstrzymać się od kontroli interpretacji danych gospodarczych dokonanej przez Komisję. Sąd w istocie powinien dokonać w szczególności weryfikacji nie tylko materialnej dokładności przytoczonego materiału dowodowego, jego wiarygodności i spójności, ale także kontroli tego, czy te dowody stanowią zbiór istotnych danych, które należy wziąć pod uwagę w celu oceny złożonej sytuacji, i czy może on stanowić poparcie dla wniosków wyciągniętych na jego podstawie (wyrok z dnia 15 lutego 2005 r., Komisja/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, pkt 39).

40 Wbrew twierdzeniom Komisji orzecznictwo, o którym mowa w wyroku z dnia 15 lutego 2005 r., Komisja/Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), nie jest pozbawione w niniejszej sprawie znaczenia z tego względu, że sprawa, w której Trybunał orzekał, nie dotyczyła ponownego zbadania zobowiązań, których wiążący charakter wynikał z decyzji w sprawie koncentracji. Owo orzecznictwo ma w istocie charakter ogólny, a ponadto zostało zastosowane w szczególności w sporach różnego rodzaju wynikających z zastosowania rozporządzenia nr 139/2004. Ponadto zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w sytuacji gdy instytucjom przysługują uprawnienia dyskrecjonalne, poszanowanie

gwarancji przyznanych przez porządek prawny Unii w postępowaniach administracyjnych nabiera jeszcze większego znaczenia. Do tych gwarancji zalicza się w szczególności ciążący na Komisji obowiązek zbadania w sposób staranny i bezstronny wszystkich istotnych okoliczności danej sprawy, prawo zainteresowanego do przedstawienia swojego stanowiska przed wydaniem decyzji, a także prawo do otrzymania odpowiednio uzasadnionej decyzji (zob. podobnie wyroki: z dnia 21 listopada 1991 r., Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, pkt 14; z dnia 20 marca 2002 r., ABB Asea Brown Boveri/Komisja, T-31/99, EU:T:2002:77, pkt 99).

41 Z powyższego wynika, że o ile Komisja dysponuje pewnym zakresem swobodnego uznania przy ocenie wniosku uchylenie zobowiązań, o tyle jednak jest ona zobowiązana do przeprowadzenia analizy tego wniosku z należytą starannością, do przeprowadzenia w razie konieczności dochodzenia, do podjęcia odpowiednich środków dochodzeniowych i oparcia swoich wniosków na całości istotnych danych.

42 Jeśli chodzi o odpowiednie kryterium prawne oceny wniosku o uchylenie Komisja, przypominając, że cofnięcie z mocą wsteczną aktu prawnego o charakterze administracyjnym, który przyznawał prawa podmiotowe lub podobne korzyści, jest sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa (wyrok z dnia 20 listopada 2002 r., Lagardère i Canal+/Komisja, T-251/00, EU:T:2002:278, pkt 139), podnosi, że decyzje w sprawie koncentracji, które przyznają prawa lub podobne korzyści, takie jak decyzja z 2005 r., mogą być zmieniane lub odwoływane jedynie w ściśle określonych pewnych wyjątkowych okolicznościach. Z tą argumentacją nie można się zgodzić. Decyzja w sprawie wniosku o uchylenie zobowiązań nie zakłada wycofania decyzji zezwalającej na koncentrację, która nadała tym zobowiązaniom wiążący charakter, i nie polega na takim wycofaniu. Jej celem jest zbadanie, czy przesłanki określone w klauzuli przeglądowej stanowiącej część zobowiązań zostały spełnione, lub, w stosownym przypadku, czy problemy dotyczące konkurencji stwierdzone w decyzji zezwalającej na koncentrację z zastrzeżeniem zobowiązań już nie występują.

43 Należy jednak uściślić, że w związku z tym, iż decyzja z 2005 r. stała się ostateczna, skarżąca nie może w ramach niniejszego postępowania pośrednio kwestionować jej legalności, także w zakresie, w jakim odnosi się ona do zobowiązań.

44 Ponadto w odniesieniu do argumentu skarżącej, zgodnie z którym Komisja ma zawsze obowiązek regularnego ponownego zbadania, nawet z własnej inicjatywy, czy środki naprawcze są nadal uzasadnione, to jest on bez znaczenia w tym przypadku, ponieważ skarżąca złożyła wniosek o uchylenie zobowiązań.

45 Wreszcie należy uściślić, że to do stron związanych zobowiązaniami należy przedstawienie wystarczających dowodów, aby wykazać, iż zostały spełnione przesłanki wymagane dla uchylenia zobowiązań. Jeżeli jednak strony te dostarczą dowodów w celu wykazania, że spełnione są przesłanki określone w klauzulach przeglądu zobowiązań, to do Komisji należy wyjaśnienie, dlaczego dowody te nie byłyby wystarczające lub wiarygodne oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenie dochodzenia w celu zweryfikowania, uzupełnienia lub zaprzeczenia okolicznościom przedstawionym przez strony.

46 To w świetle powyższych rozważań należy dokonać oceny zarzutów i argumentów podniesionych przez skarżącą.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na zastosowaniu błędnego kryterium prawnego, oczywistych błędach w ocenie oraz naruszeniu zasad proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań

47 Zarzut pierwszy dzieli się na pięć części. Pierwsza część oparta jest na zastosowaniu błędnego kryterium prawnego przy ocenie wniosku o uchylenie zobowiązań, a także na naruszeniu zasad proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań. Druga opiera się na oczywistych błędach w ocenie umów w sprawie sojuszu Lufthansy. Trzecia część opiera się na braku uwzględnienia przez

Komisję okoliczności, że konkurencja między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony stanowi „długoterminowy rozwój rynku". Czwarta część opiera się na tym, że Komisja nie uwzględniła zmiany swojej polityki względem traktowania partnerów sojuszu. Piąta jest oparta na nieprzestrzeganiu przez Komisję ogólnej polityki w dziedzinie koncentracji w odniesieniu do taryfowych środków zaradczych.

48 W pierwszej kolejności należy zbadać część pierwszą, potem części drugą i czwartą łącznie, następnie część trzecią i wreszcie część piątą. Wnioski dotyczące całości zarzutu zostaną przedstawione po zbadaniu poszczególnych jego części.

W przedmiocie pierwszej części zarzutu, opartej na zastosowaniu błędnego kryterium prawnego przy ocenie wniosku o uchylenie zobowiązań, a także na naruszeniu zasad proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań

49 Skarżąca zasadniczo utrzymuje, że zaskarżona decyzja opiera się na niewłaściwym kryterium prawnym, ponieważ Komisja nie dysponuje nieograniczoną swobodą uznania przy ocenie wniosków o uchylenie zobowiązań, i uważa, że w świetle orzecznictwa zawartego w wyroku z dnia 15 lutego 2005 r., Komisja/Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87) oraz zasad proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań Komisja ma szerszy obowiązek skrupulatnego badania długoterminowych zobowiązań i przeprowadzenia dochodzenia.

50 Po pierwsze, w zakresie, w jakim – jak potwierdziła to skarżąca na rozprawie – w ramach niniejszej części skarżąca zarzuciła Komisji naruszenie obowiązku przeprowadzenia z należytą starannością analizy wniosku o uchylenie, przeprowadzenia w razie potrzeby dochodzenia i oparcia wniosków na wszystkich istotnych danych, które należy wziąć pod uwagę, argumentacja przytoczona na poparcie tej części nie posiada samodzielnego znaczenia. W związku z tym należy ją zbadać w związku z zarzutami co do istoty zawartymi w innych częściach zarzutu pierwszego.

51 Po drugie, skarżąca twierdzi, że zobowiązania, które narzucają stałe ograniczenia dotyczące ustalania cen, są niezgodne z zasadą proporcjonalności oraz systemem, w którym konkurencja nie jest zakłócona, i dlatego wymagają regularnej kontroli ze strony Komisji.

52 Powyższą argumentację należy odrzucić. Poza okolicznością, że analizowane zobowiązania nie mają wieczystego charakteru, ale po prostu obowiązują na czas nieokreślony, należy zauważyć, iż skoro decyzja z 2005 r. stała się ostateczna, skarżąca nie może, jak to zostało wskazane w pkt 43 powyżej, kwestionować tych zobowiązań w ramach niniejszej skargi.

53 Ponadto, jak podkreśla Komisja, klauzule przeglądowe 15.1 i 15.2 wyrażają zasadę proporcjonalności, ponieważ w wyjątkowych okolicznościach dopuszczają one uchylenie, zmianę lub zastępowanie zobowiązań, jeżeli udowodniono, że nie są one już konieczne lub proporcjonalne, przy czym sam fakt, że obowiązują one przez kilka lat, sam w sobie nie dowodzi rozwiania poważnych wątpliwości, na które owe zobowiązania stanowiły odpowiedź, i tego, że zobowiązania nie są już uzasadnione.

54 Wreszcie jak wynika z pkt 44 niniejszego wyroku, to nie do Komisji należy regularne przeprowadzanie kontroli ex officio długoterminowych zobowiązań, lecz do stron związanych tymi zobowiązaniami należy złożenie wniosku o uchylenie lub ich zmianę oraz udowodnienie, że spełnione są przesłanki wymagane do tego celu.

55 Po trzecie, w odniesieniu do zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań skarżąca twierdzi, że Komisja zażądała zobowiązań taryfowych, że przyjęła je jedynie z niechęcią, wstawiając klauzulę przeglądową 15.2, i że w związku z tym w sposób uzasadniony oczekiwała ona, że Komisja skutecznie zniesie zobowiązania i w dobrej wierze zbada, czy wymogi klauzuli przeglądowej zostały spełnione.

56 Powyższa argumentacja jest chybiona. Z jednej strony opiera się ona na błędnym założeniu. Jak wynika w szczególności z motywu 30 i z art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 139/2004, to przedsiębiorstwa uczestniczące w koncentracji mogą proponować zobowiązania w celu uczynienia koncentracji zgodną z rynkiem wewnętrznym, a Komisja nie może nałożyć na te przedsiębiorstwa zobowiązań. Z drugiej strony twierdzenie to nie ma znaczenia, ponieważ nie można podważać zgodności z prawem zobowiązań, które stały się wiążące w drodze decyzji z 2005 r. Ponadto z akt sprawy nie wynika, że Komisja miała udzielić szczegółowych zapewnień jeśli chodzi o uchylenie zobowiązań. Wreszcie należy zauważyć, że klauzula przeglądowa sama w sobie nie może zagwarantować skarżącej, iż jej wniosek o uchylenie zobowiązań został przyjęty automatycznie, ponieważ uchylenie zobowiązań może zostać przyznane tylko wtedy, gdy warunki ustanowione w tym celu są rzeczywiście spełnione.

57 Wynika stąd, że pierwszą część zarzutu należy oddalić, z wyjątkiem elementu dotyczącego zarzutu opartego na naruszeniu przez Komisję obowiązku przeprowadzenia z należytą starannością badania wniosku o uchylenie, w razie potrzeby przeprowadzenia dochodzenia i oparcia swoich wniosków na wszystkich istotnych danych, które należy uwzględnić, co zostanie przeanalizowane w kontekście pozostałych części zarzutu pierwszego.

W przedmiocie drugiej i czwartej części zarzutu, opartych na oczywistym błędzie w ocenie porozumień w sprawie sojuszu Lufthansy w świetle drugiego zdania klauzuli przeglądowej 15.2 i braku uwzględnienia przez Komisję zmiany swojej polityki w zakresie traktowania partnerów sojuszu

58 Skarżąca zasadniczo twierdzi, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, że nie uwzględniła odpowiednich dowodów, że opierała się na niewykazanych założeniach i że nie zbadała w dobrej wierze wniosku o uchylenie zobowiązań, stwierdzając, że zmiany w umowach zawieranych między Lufthansą a SAS nie były wystarczające dla uchylenia zobowiązań taryfowych dla trasy ZRH-STO. Przede wszystkim podnosi ona w tym względzie, że po pierwsze, zaskarżona decyzja nie uwzględnia oceny Komisji dotyczącej tych samych umów zawartych przez Lufthansę z SAS (i innymi partnerami Star Alliance) w decyzji Lufthans/Brussels Airlines, po drugie, że Komisja nie uwzględniła swojej zmiany polityki w odniesieniu do traktowania partnerów sojuszu, po trzecie, że umowa o wspólnej obsłudze połączeń zbadana w decyzji Komisji C(2012) 2320 z dnia 30 marca 2012 r. (sprawa COMP/M.6447 – IAG/bmi) (zwanej dalej „decyzją IAG/bmi") nie ma znaczenia w niniejszej sprawie, oraz po czwarte, że zawarta między Swiss i SAS umowa o wspólnej obsłudze połączeń nie zawiera form współpracy, na których jest oparte traktowanie partnerów Lufthansy w decyzji z 2005 r.

– *Uwagi wstępne*

59 Na wstępie należy przede wszystkim stwierdzić, że drugie zdanie klauzuli przeglądowej 15.2 odnosi się wyraźnie tylko do zniesienia obowiązku udostępniania czasu na start lub lądowanie, a nie do obowiązku dotyczącego taryf. Sytuacja ta wynika jednak z faktu, że jak pokazano w pkt 9 powyżej, zobowiązania taryfowe zostały wprowadzone dopiero pod koniec negocjacji w sprawie środków naprawczych, w czasie gdy drugie zdanie klauzuli przeglądowej 15.2 było już ustalone. Jak podnosi skarżąca, a czemu Komisja nie zaprzecza, to przez nieuwagę, a nie celowo, klauzula przeglądowa nie została zmieniona w celu odzwierciedlenia tego dodania zobowiązań w zakresie taryfy. Wynika z tego, że zdanie drugie klauzuli rewizyjnej 15.2 należy interpretować w ten sposób, że ma ono zastosowanie nie tylko do zobowiązań dotyczących czasu na start lub lądowanie, ale również do zobowiązań taryfowych. Taka wykładnia nasuwa się tym bardziej, że zobowiązania w zakresie taryfy stanowią obowiązek nietypowy i szczególnie ograniczający swobodę działań handlowych stron, tak że tym ważniejsze i uzasadnione wydaje się zapewnienie możliwości zakończenia jego obowiązywania. Ponadto na rozprawie Komisja wyraźnie potwierdziła, że nie kwestionuje tej interpretacji drugiego zdania klauzuli przeglądowej 15.2.

60 Ponadto należy zauważyć, że jeżeli zdanie pierwsze klauzuli przeglądowej 15.2, które odpowiada standardowej klauzuli przeglądowej, przewiduje, iż Komisja może uchylić lub zmienić zobowiązania w przypadku długoterminowego rozwoju rynku, to drugie zdanie tej klauzuli oznacza, że Komisja uchyli zobowiązania w przypadku zmiany stosunków umownych. Treść tego drugiego zdania, choć z pewnością bardziej imperatywna, nie oznacza jednak – jak utrzymuje skarżąca – że jakakolwiek zmiana w stosunkach umownych automatycznie nakłada na Komisję obowiązek do uchylenia zobowiązań. Uchylenie zobowiązań, zgodnie z drugim zdaniem klauzuli przeglądowej 15.2, wymaga w istocie, aby stosunki umowne, na których Komisja oparła swój wniosek odnośnie do zmniejszenia zachęt do konkurencji, zmieniły się w ten sposób, żeby wyeliminować problemy określone w decyzji z 2005 r.

61 W tym względzie należy przypomnieć, że przedmiotowe zobowiązania w zakresie taryf zostały nałożone w odpowiedzi na poważne wątpliwości wynikające z nakładania się działalności nie między łączącymi się podmiotami, lecz między Swiss a SAS, która nie należała do grupy Lufthansa, ale była partnerem Star Alliance i była również powiązana z Lufthansą poprzez szereg dwustronnych umów (zob. pkt 2 oraz pkt 5–8 powyżej). Komisja stwierdziła bowiem w motywie 22 decyzji z 2005 r., że w świetle intensywnej współpracy wynikającej z umów dwustronnych zawartych z Lufthansą partnerzy Star Alliance „Austrian, bmi, SAS i United Airlines nie mog[li] być uważani za konkurentów Lufthansy" i „m[ieli] niewielki lub żaden bodziec do konkurowania ze Swiss po fuzji".

62 Należy stwierdzić, że uzasadnienie w tym względzie jest bardzo krótkie, ponieważ decyzja z 2005 r. ogranicza się jedynie do stwierdzenia, bez jakiejkolwiek analizy różnych umów ani nawet wzmianki o nich, że umowy dwustronne zawarte przez Lufthansę z liniami lotniczymi wymienionymi w pkt 61 powyżej przewidywały „wspólną globalną politykę cenową, wspólne planowanie sieci i lotów, organizację wspólnego systemu platform i jednolitą strategię sprzedaży" i „w ten sposób stanowiły podstawę prawną dla globalnej integracji sieci odcinków/tras i ich polityk handlowych", ponieważ „zakres i cel tych umów przekraczał pakiet tras/odcinków łączących Niemcy i ich kraje pochodzenia". W motywie 22 zdanie ostatnie decyzji z 2005 r. stwierdzono, że to „samo rozumowanie stosuje się do LOT-u i Air Canada, których umowy z Lufthansą przewidują przynajmniej wspólne planowanie sieci oraz wspólną politykę cen rozciągającą się poza ich odpowiednie państwa".

63 Decyzja z 2005 r. nie zawiera zatem analizy ani indywidualnej oceny różnych umów dwustronnych zawartych przez Lufthansę z SAS ani też nie zawiera uzasadnienia, ze względu na które porozumienia te mają wpływ na konkurencję między SAS a Swiss w przypadku połączeń innych niż te, których dotyczą te umowy, tak że wpływ wypowiedzenia jednej lub drugiej z tych umów nie wynika jasno z decyzji z 2005 r. Niemniej jednak ocena, zgodnie z którą partnerzy Star Alliance, tacy jak SAS i LOT, nie mogą być uznani za konkurentów Lufthansy i mają niewielki lub żaden bodziec do konkurowania ze Swiss po połączeniu, opiera się na szeregu umów prowadzących do bardzo szerokiej współpracy. W konsekwencji wydaje się, że zmiana lub zniesienie umów osiągających taką głęboką integrację może wyeliminować problemy związane z konkurencją określone w decyzji z 2005 r. i jako takie uzasadnia uchylenie zobowiązań.

64 To w świetle tych spostrzeżeń należy zbadać zarzuty i argumenty dotyczące zmian w stosunkach umownych między Lufthansą a SAS.

– Zmiany umowne między Lufthansą i SAS

65 Na poparcie swojego wniosku o uchylenie zobowiązań strony podnosiły w szczególności, że zniesienie w dniu 1 czerwca 2013 r. umowy o wspólnym przedsięwzięciu i wszelkiej innej współpracy między Lufthansą a SAS wykraczającej poza standardową wspólną obsługę połączeń stanowił zmianę stosunków umownych w rozumieniu klauzuli przeglądowej 15.2, uzasadniającej zniesienie zobowiązania taryfowego na trasie ZRH-STO. Komisja przyznaje w motywach 39 i 40 zaskarżonej decyzji, że rozwiązanie umowy o wspólnym przedsięwzięciu faktycznie stanowi zmianę w stosunkach

umownych między Lufthansą a SAS, obowiązującą w momencie wydania decyzji z 2005 r. W swoim sprawozdaniu z dnia 27 czerwca 2014 r. przedstawiciel stwierdził, że wygaśnięcie umowy o wspólnym przedsięwzięciu stanowiło „istotną zmianę rynku" w rozumieniu klauzuli przeglądowej 15.2, ponieważ stanowiło zakończenie wspólnej polityki operacyjnej między tymi liniami lotniczymi, która obejmowała ustalanie cen i planowanie sieci między Lufthansą a SAS.

66 W tym względzie należy zauważyć, że chociaż Komisja nie jest związana opinią przedstawiciela, to jednak jest ona co do zasady zobowiązana wziąć ją pod uwagę, tym bardziej że sama zwróciła się o tę opinię, po raz pierwszy w dniu 16 czerwca 2014 r. i po raz drugi 5 kwietnia 2016 r. Tymczasem Komisja, w motywach 30–46 zaskarżonej decyzji, przedstawiając swoją ocenę odnośnie do rozwiązania umowy o wspólnym przedsięwzięciu, nie tylko nie przeprowadza analizy oceny zawartej w tych sprawozdaniach, ale nawet o nich nie wspomina. Ponadto oświadczenie zawarte w motywach 27 i 29 zaskarżonej decyzji nie odzwierciedla wiernie opinii przedstawiciela, takiej jak te, które Komisja złożyła w załączniku do odpowiedzi na skargę. Po pierwsze, w przeciwieństwie do tego, co stwierdzono w motywie 27 zaskarżonej decyzji, w swojej opinii z dnia 27 czerwca 2014 r. przedstawiciel nie uznał bowiem, że kwestia, czy istotna zmiana rynku wynikająca z rozwiązanie umowy o wspólnym przedsięwzięciu między Lufthansą a SAS w odniesieniu do trasy ZRH-STO uzasadniałaby uchylenie zobowiązań, wykraczałaby poza zakres jego uprawnień, lecz uznał, że chodziło o to, czy Komisja w decyzji z 2005 r. oparła swoją ocenę odnośnie do stosunków między Lufthansą a LOT-em w sprawie jej praktyki prawnej w tamtym czasie lub odnośnie do trasy ZRH-WAW, co wykraczało poza zakres tych uprawnień. Po drugie, podczas gdy zgodnie z motywem 29 zaskarżonej decyzji w dniu 3 maja 2016 r. przedstawiciel zmienił swoją pierwotną opinię i oświadczył, że nie wziął pod uwagę żadnej wyjątkowej okoliczności w rozumieniu klauzuli przeglądowej 15.1 na trasach ZRH-STO i ZRH-WAW, to należy zauważyć, że dokument z 3 maja 2016 r. nie był drugą opinią przedstawiciela, ale stanowił odpowiedź na szereg pytań dotyczących klauzuli przeglądowej 15.1, a nie klauzuli przeglądowej 15.2. Przeciwnie, w swojej drugiej opinii, z dnia 13 kwietnia 2016 r., przedstawiciel, jak to wyraźnie podkreśliła Komisja w swojej odpowiedzi na skargę, powtórzył zasadniczo treść poprzednich konkluzji z dnia 27 czerwca 2014 r. i wyjaśnił, że opłaty za klasę biznesową na obu trasach również zostały znacznie obniżone po wprowadzeniu nowych taryf. Ponadto Komisja w zaskarżonym dokumencie nie bada również zakresu i skutku wygaśnięcia umowy o wspólnym przedsięwzięciu, podczas gdy stanowiła niezbędny instrument współpracy między Swiss i SAS.

67 W tym względzie wskazuje się w motywie 43 zaskarżonej decyzji, że skoro ocena przeprowadzona w decyzji z 2005 r. opiera się nie tylko na tej samej treści umowy o wspólnym przedsięwzięciu, ale również na ogólnej ocenie współpracy między Lufthansą a SAS, a także skoro umowa dwustronna z 1995 r. w sprawie sojuszu, która pozwala na kontynuowanie takiej współpracy, nadal obowiązuje, to samo rozwiązanie umowy o wspólnej obsłudze połączeń między Niemcami a Skandynawią nie uprawnia do stwierdzenia, że obecne stosunki umowne między tymi dwoma przedsiębiorstwami uległy na tyle zasadniczej zmianie, że niweluje to obawy przedstawione w decyzji z 2005 r. w sprawie trasy ZRH-STO. Utrzymanie dwustronnej umowy w sprawie sojuszu z 1995 r. wydaje się zatem być powodem odrzucenia wniosku o uchylenie zobowiązań.

68 Motyw 48 zaskarżonej decyzji stwierdza ponadto w tym względzie, że skoro dwustronna umowa w sprawie sojuszu z 1995 r. stanowi podstawę wszystkich innych umów dwustronnych zawartych między tymi dwiema spółkami, to jej rozwiązanie, rozpatrywane wraz z rozwiązaniem umowy o wspólnym przedsięwzięciu, mogłoby zasadniczo stanowić istotną zmianą w stosunku umownym ocenianym w ramach decyzji z 2005 r.

69 Tymczasem, jak wyraźnie stwierdzono w motywach 4, 32 i 47 zaskarżonej decyzji, Lufthansa w toku postępowania administracyjnego zaproponowała wypowiedzenie umowy dwustronnej w sprawie sojuszu, gdyby to rozwiązanie pozwoliło Komisji na uwzględnienie wniosku o uchylenie zobowiązań na trasie ZRH-STO.

70 Komisja nie mogła zatem w motywie 43 zaskarżonej decyzji uznać, że rozwiązanie umowy o wspólnym przedsięwzięciu nie pozwoliło na wniosek co do istotnej zmiany w stosunkach umownych, gdyż nadal obowiązywała dwustronna umowa w sprawie sojuszu.

71 Komisja twierdzi w tym względzie, że dwustronna umowa w sprawie sojuszu nigdy nie została wypowiedziana, a propozycja Lufthansy o rozwiązaniu tej umowy nigdy nie była przedmiotem formalnego zobowiązania. W związku z tym uważa ona, że zaskarżona decyzja nie mogła być oparta na niewiążącej ustnej sugestii Lufthansy dotyczącej ewentualnego wypowiedzenia dwustronnej umowy w sprawie sojuszu.

72 Powyższa argumentacja nie może zostać przyjęta. Jak podnosi skarżąca i jak wynika z motywów 4, 32 i 47 zaskarżonej decyzji, opiera się ona na założeniu, że Lufthansa wypowie umowę, jeżeli takie rozwiązanie okaże się wystarczające dla Komisji do uchylenia zobowiązań dotyczących taryfy. Ponadto to do Komisji należy, jeśli uzna to za konieczne, zażądanie w toku postępowania administracyjnego, aby Lufthansa zrealizowała to zobowiązanie w sposób, jaki uzna za właściwy.

73 Wynika z tego, że nie analizując wpływu rozwiązania umowy o wspólnym przedsięwzięciu ani jako samodzielnej umowy, ani w związku ze zobowiązaniem do rozwiązania również dwustronnej umowy w sprawie sojuszu, Komisja nie uwzględniła wszystkich istotnych elementów w celu zbadania wniosku o uchylenie zobowiązania opartego na zmianie stosunków umownych między Lufthansą a SAS.

74 Należy jednak zauważyć, że zgodnie z innymi motywami zaskarżonej decyzji odrzucenie wniosku opiera się na różnych podstawach braku skutecznego rozwiązania dwustronnej umowy w sprawie sojuszu.

75 Komisja zatem we wnioskach części zaskarżonej decyzji poświęconej zmianom umów (motywy 68–70), po stwierdzeniu, że wypowiedzenie umowy o wspólnym przedsięwzięciu było niewystarczające, zauważyła, że jest „nie [było] żadnych zmian w zakresie warunków konkurencji na trasie ZRH-WAW, na której współpraca Lufthansy z LOT-em wyda[wała] się być mniej ścisła niż na linii ZRH-STO”, aby następnie wywnioskować z tego, że zobowiązania taryfowe dotyczące trasy ZRH-WAW, a w konsekwencji również te dotyczące trasy ZRH-STO, powinny być utrzymane. Należy odrzucić to uzasadnienie, ponieważ zostało ono podniesione na podstawie jedynie hipotetycznych rozważań, brakuje w nim konkretnej analizy istotnych elementów odnoszących się do każdej z trasy i opiera się ono na argumentacji dość ogólnej, gdtż porównanie dwóch tras uzasadnia odrzucenie roszczenia dotyczącego pierwszej z nich, co z kolei uzasadnia odrzucenie wniosku odnośnie do drugiej. Ponadto Komisja zaznaczyła w motywie 68 zaskarżonej decyzji, że brak wejścia na rynek nowego przewoźnika może być nawet sam w sobie podstawą uzasadniającą utrzymanie zobowiązań w zakresie taryfy na dwóch trasach ZRH-STO i ZRH-WAW. To ostatnie uzasadnienie jest błędne. Wejście na rynek nowego przewoźnika na trasie ZRH-STO lub na trasie ZRH-WAW nie jest warunkiem koniecznym dla uchylenia zobowiązań zgodnie z klauzulą przeglądowymi, ale odrębnym, dodatkowym uzasadnieniem powodującym automatycznie koniec zobowiązania w sprawie taryfy zgodnie z klauzulą 11.1 dotyczącej zobowiązań.

76 Jednakże z motywów 49, 70, 95 i 112 zaskarżonej decyzji wynika, że Komisja uznała, iż rozwiązanie umowy o wspólnym przedsięwzięciu oraz propozycja rozwiązania również dwustronnej umowy w sprawie sojuszu były niewystarczające z uwagi w szczególności na zawarcie w 2006 r. umowy o wspólnej obsłudze połączeń Swiss a SAS. Ponadto zgodnie z motywem 95 zaskarżonej decyzji „nawet jeśli przesłanki pozwalające na wniosek o uchylenie zobowiązań zostały uznane za spełnione”, należy jeszcze dla oceny wniosku o uchylenie zobowiązań uwzględnić wprowadzenie do obrotu tej umowy o wspólnej obsłudze połączeń. Znaczenie, jakie Komisja przypisuje tej umowie, wynika wreszcie z motywów 5 i 104 zaskarżonej decyzji, w których stwierdza się, że Komisja w dniu 5 marca 2015 r. poinformowała skarżącą, iż może jej zostać przyznane zwolnienie ze zobowiązania, jeżeli dokona pewnych zmian w umowie o wspólnej obsłudze połączeń zawartej między Swiss a SAS – a mianowicie

ograniczy jej zakres stosowania do pasażerów tranzytowych – bez obwarowania tej propozycji jakimkolwiek zastrzeżeniem lub warunkiem rozwiązania dwustronnej umowy w sprawie sojuszu lub przeprowadzenia dochodzenia.

77 Choć uzasadnienie zaskarżonej decyzji jest co najmniej mylącw, należy jednak zbadać również, czy Komisja mogłaby dojść do wniosku, że rozwiązanie umowy o wspólnym przedsięwzięciu w związku z propozycją rozwiązania dwustronnej umowy w sprawie sojuszu nie było wystarczające dla uwzględnienia wniosku o uchylenie zobowiązań z uwagi na umowę o wspólnej obsłudze połączeń zawartą przez Swiss z SAS w 2006 r.

78 Skarżąca podnosi w tym względzie dwa argumenty, dotyczące, po pierwsze, oceny Komisji odnośnie do samych porozumień w decyzji Lufthansa/Brussels Airlines i utrzymywanej zmiany polityki w odniesieniu do traktowania partnerów sojuszu, i po drugie, umowy o wspólnej obsłudze połączeń zawartej między Swiss a SAS.

– Odnośnie do decyzji Lufthansa/Brussels Airlines i utrzymywanej zmiany polityki Komisji w zakresie traktowaniu partnerów sojuszu

79 Skarżąca zarzuca Komisji, że nie wzięła pod uwagę oceny tych samych umów zawartych przez Lufthansę z SAS oraz z innymi partnerami Star Alliance, którą przeprowadziła w swej decyzji Lufthansa/Brussels Airlines. Skarżąca w sposób bardziej ogólny utrzymuje, że od momentu wydania decyzji Lufthansa/Brussels Airlines Komisja zmieniła politykę w zakresie traktowania partnerów sojuszu, tak że gdyby koncentracja Lufthansa/Swiss została zgłoszona dzisiaj, trasy ZRH-STO i ZRH-WAW nie zostałyby uznane za rynki, których dotyczyłaby ta transakcja, a zobowiązania nie byłyby konieczne do uzyskania zezwolenia na transakcję.

80 Należy podkreślić, że zarzuty przedstawione w pkt 79 powyżej, w przeciwieństwie do zarzutów dotyczących samych zmian umownych i zawartej między Swiss a SAS umowy o wspólnej obsłudze połączeń, zostały przedstawione przez skarżącą w celu zakwestionowania oceny Komisji dotyczącej trasy ZRH-STO i trasy ZRH-WAW.

81 Komisja przypomina przede wszystkim, że każda koncentracja jest oceniana indywidualnie w świetle okoliczności faktycznych i prawnych właściwych tej operacji. Skarżąca nie może zatem powoływać się na potencjalne odmienne oceny Komisji w odniesieniu do innych spraw.

82 Komisja uważa ponadto, że zaskarżona decyzja nie jest sprzeczna z oceną przeprowadzoną w wyroku Lufthansa/Brussels Airlines oraz że jej podejście odnośnie do oceny stosunków łączących strony koncentracji i strony trzecie w sektorze transportu lotniczego nie zmieniło się znacząco od czasu przyjęcia decyzji w 2005 r. W każdym razie nie może być mowy o długoterminowym rozwoju rynku lub, tym bardziej, o zmianie zasadniczych uzgodnień między Lufthansą a jej partnerami w ramach sojuszu.

83 W tym względzie należy przypomnieć przede wszystkim, że kiedy Komisja podejmuje decyzję w sprawie zgodności koncentracji ze wspólnym rynkiem na podstawie zgłoszenia oraz akt sprawy dotyczących tej koncentracji, skarżąca nie jest uprawniona do kwestionowania ustaleń Komisji na tej postawie, że różnią się one od ustaleń poczynionych wcześniej w innej sprawie na gruncie innego zgłoszenia i innych akt, nawet jeśli rynki w tych dwu sprawach są podobne, a nawet identyczne (wyroki: z dnia 14 grudnia 2005 r., General Electric/Komisja, T-210/01, EU:T:2005:456, pkt 118; z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 142). Zgodnie z tym orzecznictwem ani Komisja, ani tym bardziej Sąd nie są w tym przypadku związani ustaleniami faktycznymi i ocenami ekonomicznymi dokonanymi we wcześniejszych decyzjach.

84 Jednakże w tym przypadku argument skarżącej nie może zostać odrzucony zgodnie z orzecznictwem przywołanym w pkt 83 powyżej.

85 Z jednej strony skarżąca nie powołuje się na zwykłą różnicę w ocenie między zaskarżoną decyzją a jakąkolwiek inną decyzją, ale na zmianę polityki, ponieważ Komisja nie będzie już uwzględniała partnerów sojuszu przy definiowaniu rynków.

86 Z drugiej strony skarżąca opiera się na analizie tych samych umów zawartych między tymi samymi stronami, w tym samym kontekście i dotyczących tej samej kwestii, którą Komisja oceniła w decyzji Lufthansa/Brussels Airlines, której adresatem była również skarżąca.

87 O ile ewentualna różnica w analizie decyzji Lufthansa/Brussels Airlines i zaskarżonej decyzji lub domniemana zmiana polityki Komisji zapewne nie pozwalają same w sobie doprowadzić do stwierdzenia niezgodności decyzji z prawem, o tyle wymagają one jednak sprawdzenia, czy Komisja przeprowadziła przynajmniej dokładną analizę argumentacji skarżącej, że partnerzy sojuszu nie będą już brani pod uwagę przy definiowaniu rynków, których on dotyczy.

88 Ponadto – jak wyjaśniono w pkt 13 powyżej – ocena przeprowadzona w decyzji Lufthansa/Brussels Airlines i zmiana polityki Komisji w zakresie traktowania partnerów sojuszu stanowiła dokładnie jedną z trzech podstaw rozwiązania umowy o wspólnym przedsięwzięciu i istnienia konkurencji między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej, na których oparto wniosek o uchylenie zobowiązań. Z akt sprawy wynika, że pytanie to stanowiło sedno debaty w toku postępowania administracyjnego.

89 Ponadto należy podkreślić, że utrzymywana zmiana polityki Komisji wobec partnerów sojuszu została zbadana w całości w zaskarżonej decyzji (motywy 71–83) i że uzasadnienie wspomnianej decyzji opiera się w szczególności na tej ocenie, która może zatem zostać podważona przez skarżącą.

90 Z powyższego wynika, że nie można odrzucić argumentacji skarżącej opartej na decyzji Lufthansa/Brussels Airlines i na późniejszej zmianie polityki Komisji wobec partnerów sojuszu na tej podstawie, że wcześniejsze decyzje nie stanowią odpowiednich ram prawnych, i w konsekwencji należy ją przeanalizować.

91 Po pierwsze, należy zauważyć w tym względzie, że w zaskarżonej decyzji Komisja nie odpowiada na argument oparty na decyzji Lufthansy/Brussels Airlines, podczas gdy argument ten jest przedstawiony w motywach 73 i 74 zaskarżonej decyzji. To pominięcie ma tym większe znaczenie, że dotyczy elementu składającego się na podstawę wniosku o uchylenie zobowiązań i że skarżąca w piśmie z dnia 20 listopada 2015 r. podkreśliła oczywiste znaczenie przeprowadzenia przez Komisję (ponownej) oceny umów zawartych przez Lufthansę z SAS i LOT zbadanych w decyzji Lufthansa/Brussels Airlines.

92 Tak samo argumenty przedstawione przez Komisję w jej pismach procesowych przed Sądem nie mogą uzasadniać różnicy w analizie zaskarżonej decyzji i decyzji Lufthansa/Brussels Airlines, ponieważ w rzeczywistości znajdują one zastosowanie w obu przypadkach.

93 Komisja ogranicza się bowiem do stwierdzenia, że w decyzji Lufthansa/Brussels Airlines doszła do wniosku, że nie należało się spodziewać skutków właściwych dla koncentracji, biorąc pod uwagę, że umowy o współpracy Lufthansy z – w szczególności – SAS i LOT-em prawdopodobnie nie zostaną rozszerzone na drugą stronę koncentracji. Tymczasem, jak podnosi skarżąca, to samo ma miejsce w niniejszej sprawie, ponieważ dotyczy ona tych samych umów o współpracy z tymi samymi stronami i ponieważ jest bezsporne, że umowy te nie zawierają żadnych klauzul automatycznego przedłużania bez renegocjacji oraz że umowy o współpracy między Lufthansą z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony nie zostały faktycznie rozszerzone na Swiss. Komisja podnosi ponownie, że uważała, iż Swiss stanie się filią Lufthansy i dołączy do Star Alliance. Tutaj też nie ma żadnej różnicy, ponieważ Brussels Airlines stała się również filią Lufthansy i dołączyła do Star Alliance.

94 Po drugie, jeśli chodzi o zmianę polityki w odniesieniu do traktowania partnerów sojuszu, Komisja odwołuje się w zaskarżonej decyzji do decyzji IAG/bmi, aby wykazać, że z zasady nie wykluczyła w ramach swojej właściwości relacji między partnerami sojuszu ani też wpływu tych stosunków na motywację tych partnerów do konkurowania między sobą po fuzji.

95 Niemniej jednak, jak to podnosi skarżąca, w motywie 160 decyzji IAG/bmi Komisja wyraźnie stwierdziła, że „zgodnie z wcześniejszymi decyzjami Komisji partnerzy sojuszu IAG nie [zostali] uwzględnieni dla celów określenia rynków właściwych".

96 Ponadto skoro w zaskarżonej decyzji i w pismach procesowych przed Sądem Komisja podnosi, że w decyzji IAG/bmi w ramach oceny sytuacji konkurencyjnej uwzględniono istniejące stosunki w zakresie wspólnej obsługi połączeń między jedną ze stron a stronami trzecimi, to należy zauważyć, jak podkreśliły skarżąca i Komisja w swoich pismach procesowych przed Sądem, że w istocie pokrywanie się czynności dotyczyło samych stron koncentracji, czyli bmi i British Airways – tych ostatnich jako komercyjnego przewoźnika sprzedającego bilety na loty Royal Jordanian – a nie bmi i Royal Jordanian – który był partnerem sojuszu British Airways. Jak argumentuje skarżąca, decyzja IAG/bmi stanowi raczej bardziej klasyczną analizę koncentracji niż zastosowanie linii analizy opracowanej w ramach decyzji z 2005 r., zgodnie z którą niezależni partnerzy sojuszu muszą być włączeni w definicję rynków.

97 Ponadto skarżąca podkreśliła w toku postępowania administracyjnego i przed Sądem, że w decyzji Komisji C(2009) 6690 wersja ostateczna z dnia 28 sierpnia 2009 r. uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem i EOG (COM/PM.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines) Komisja zastosowała to samo podejście co w decyzji Lufthansa/Brussels Airlines, a zatem nie zbadała pokrywania się tras, które wynikały wyłącznie z nakładania się lotów Austrian Airlines i lotów zapewnionych przez partnerów Star Alliance, w tym LOT i SAS. Tak samo zdaniem skarżącej w swojej decyzji C(2010) 5008 z dnia 14 lipca 2010 r. (sprawa COMP/M.5747 – Iberia/British Airways) Komisja nie zbadała przypadków nakładania się tras lotów obsługiwanych wyłącznie przez partnerów sojuszu de British Airways. Należy stwierdzić, że ani w zaskarżonej decyzji, która powtarza argumentację skarżącej, ani w pismach procesowych przed Sądem Komisja nie udzieliła żadnej odpowiedzi w tym zakresie.

– *W przedmiocie umowy o wspólnej obsłudze połączeń zawartej między Swiss i SAS*

98 Na wstępie należy zauważyć, że o ile Swiss zawarła umowy o wspólnej obsłudze połączeń zarówno z SAS – w 2006 r., jak i z LOT-em – w 2007 r., o tyle skarżąca zakwestionowała wyraźnie w skardze wyłącznie ocenę dokonaną w tym względzie przez Komisję w odniesieniu do trasy ZRH-STO i nie zgłosiła żadnego zarzutu odnośnie do oceny umowy o wspólnej obsłudze połączeń zawartej między Swiss a LOT-em w odniesieniu do trasy ZRH-WAW.

99 Umowa o wspólnej obsłudze połączeń między Swiss i SAS została zawarta w 2006 r. i w konsekwencji nie została uwzględniona przez Komisję w decyzji z 2005 r., mocą której nadano zobowiązaniom charakter wiążący, dla dokonania oceny, że w świetle różnych umów o współpracy zawartych między Lufthansą i SAS ta ostatnia miała jedynie niewielki interes do podjęcia konkurencji ze Swiss po przeprowadzeniu operacji.

100 Wbrew twierdzeniom skarżącej sama ta okoliczność nie oznacza, że umowa o wspólnej obsłudze połączeń zawarta między Swiss a SAS nie może być brana pod uwagę w ramach rozpatrywania wniosku o uchylenie zobowiązań.

101 W istocie o ile prawdą jest, że klauzula przeglądowa 15.2 odnosi się do zmiany umów, na których Komisja oparła swoje stwierdzenie dotyczące ograniczenia zachęt do konkurowania, o tyle umowa o wspólnej obsłudze połączeń w niniejszej sprawie mogłaby być istotna dla ogólnej oceny, czy stosunki umowne zmieniły się w jednym punkcie, który eliminuje stwierdzone w decyzji z 2005 r. obawy o konkurencję, które uzasadniały zobowiązania.

102 Przyjęcie czysto formalnej interpretacji klauzuli korekcyjnej 15.2, polegającej na rozważeniu jedynie modyfikacji istniejących umów w momencie przyjęcia decyzji z 2005 r., pozwoliłoby bowiem stronom – jak stwierdzono w motywie 103 zaskarżonej decyzji – na obejście zastosowania zobowiązań poprzez zastąpienie starych umów o współpracy nowymi podobnymi umowami.

103 Należy zatem zbadać, czy umowa o wspólnej obsłudze połączeń zawarta między Swiss a SAS ma wystarczająco bliskie powiązania ze stosunkami umownymi i obawami dotyczącymi konkurencji, o których mowa w decyzji z 2005 r.

104 W tym względzie należy podkreślić, że jak słusznie podnosi skarżąca i jak przyznaje Komisja, umowa o wspólnej obsłudze połączeń i umowy o współpracy różnią się co do zakresu, treści i kontrahentów.

105 Tym samym dwustronna umowa sprawie w sojuszu zawarta między Lufthansą a SAS obejmuje współpracę między tymi dwoma liniami lotniczymi w ich obecnym kształcie i nie obejmuje przyszłych spółek zależnych, takich jak Swiss, podczas gdy umowa o wspólnej obsłudze połączeń została zawarta w 2006 r. pomiędzy Swiss i SAS i obejmuje tylko trasy obsługiwane przez Swiss i SAS, a nie trasy obsługiwane przez Lufthansę.

106 Cel dwustronnej umowy w sprawie współpracy i cel umowy o wspólnej obsłudze połączeń również różnią się zasadniczo. W istocie – jak stwierdzono w motywie 22 decyzji z 2005 r. – umowy o współpracy zawarte przez Lufthansę – a spośród nich w szczególności umowa dwustronna w sprawie sojuszu, która stanowiła podstawę współpracy – przewidywały „wspólną globalną politykę cenową, wspólne planowanie sieci i lotów, organizację wspólnego systemu platform i jedną strategię sprzedaży" i „w ten sposób stanowi[ły] podstawę prawną dla globalnej integracji sieci firm i ich polityk handlowych". Natomiast umowa o wspólnej obsłudze połączeń stanowi umowę powszechne stosowaną w sektorze transportu lotniczego, w ramach której Swiss może sprzedawać, oprócz biletów na loty, które wykonuje, bilety pod własnym kodem identyfikacyjnym (to znaczy jako „komercyjny przewoźnik") dla lotów obsługiwanych przez SAS – i odwrotnie.

107 Jak więc podkreśla skarżąca, a czemu Komisja nie zaprzecza, w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń nie istnieje „wspólna polityka cenowa". Nie ma również „wspólnego planowania sieci i planowania lotów" w ramach tej umowy, ponieważ każdy z przewoźników ma swobodę przy planowaniu własnych lotów. Umowa o wspólnej obsłudze połączeń nie przewiduje żadnej „organizacji wspólnego systemu platform", ponieważ każdy przewoźnik działa na własnej platformie, zgodnie z własnymi priorytetami. Wreszcie w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń nie ma „jednolitej strategii sprzedaży", gdyż przewodnik sprzedaje własne bilety za pośrednictwem własnych kanałów.

108 Komisja twierdzi jednak, że zarówno umowa o wspólnej obsłudze połączeń, jak i umowa dwustronna w sprawie sojuszu są częścią szerszej relacji umownej leżącej u podstaw oceny trasy ZRH-STO i dlatego są istotne dla możliwość zastosowania klauzuli przeglądowej 15.2.

109 Przy założeniu, że umowę o wspólnej obsłudze połączeń można uznać za odpowiednią dla celów stosowania klauzuli przeglądowej 15.2, sprawdzić nadal należy, czy umowa ta pozwala na wykazanie, że SAS nie można uznać za konkurenta Swiss lub przynajmniej na ograniczenie konkurencji między Swiss a SAS.

110 Należy stwierdzić w tym względzie, że Komisja w zaskarżonej decyzji nie przeprowadza konkretnej analizy umowy o wspólnej obsłudze połączeń i nie wspomina nawet o żadnym dowodzie, który mógłby wykazać, że ta umowa ograniczała konkurencję między Swiss a SAS, ale ogranicza się jedynie do hipotetycznych stwierdzeń. Tak więc zgodnie z motywem 99 zaskarżonej decyzji:

„Jeśli chodzi o potencjalny wpływ tych umów o wspólnej obsłudze połączeń na konkurencję na każdej z dwóch tras Komisja uważa, że mają one znaczenie dla oceny koncentracji. Gdyby dzisiaj została zgłoszona podobna transakcja, umowy o wspólnej obsłudze połączeń między Swiss, SAS i LOT-em mogłyby ujawniać problemy z punktu widzenia konkurencji, a strony musiałyby podjąć zobowiązania w celu usunięcia tych problemów […]".

111 Przed Sądem Komisja stwierdza, że konfiguracja umów o wspólnej obsłudze połączeń ukazuje, że zasadniczo strony wywierają na siebie ograniczoną presję konkurencyjną. Podnosi ona w tym względzie, że w umowach o wspólnej obsłudze połączeń, tak jak w niniejszej sprawie, dwie linie lotnicze, które dzielą się kodami, prawdopodobnie są mało skłonne do uznania, że jedna z nich sprzedaje wspólne miejsca korzystając z kodu na loty innych po niższych stawkach, biorąc pod uwagę wynikający z tego spadek dochodów.

112 Należy stwierdzić, że te argumenty są ponownie czysto hipotetyczne i nie wynikają z konkretnej analizy umowy o wspólnej obsłudze połączeń w niniejszej sprawie i jej skutków. Ponadto, jak przyznała Komisja, Swiss i SAS zgodziły się zaakceptować rezerwacje zgłoszone przez drugą stronę i stawki naliczone przez drugą stronę za jej rezerwacje. Podobnie skarżąca podkreśla w tym względzie – bez jakiegokolwiek protestu ze strony Komisji – że faktyczni przewoźnicy często oferują niższe taryfy na loty obsługiwane przez siebie niż na loty obsługiwane przez ich partnera w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń, ponieważ ponoszą wtedy ryzyko niesprzedanych miejsc, podczas gdy komercyjny przewoźnik zarabia co najwyżej niewielką prowizję od sprzedaży miejsca na lot obsługiwany przez innego przewoźnika.

113 Ponadto należy zauważyć, że argumenty przedstawione przez Komisję, zakładając, że zostaną uzasadnione, mogą jedynie wskazać, że konkurencja pomiędzy przewoźnikiem komercyjnym a faktycznym przewoźnikiem ma słaby poziom, ale nie to, że umowa o wspólnej obsłudze połączeń skutkuje ograniczeniem konkurencji między dwiema firmami w odniesieniu do lotów, które same wykonują. Innymi słowy – podczas gdy umowa o wspólnej obsłudze połączeń może jedynie powodować słabą konkurencję w zakresie sprzedaży biletów w ramach wspólnej obsługi, Komisja nie przedstawiła jednak żadnego dowodu pozwalającego na ustalenie, że umowa o wspólnej obsłudze połączeń skutkuje zmniejszeniem konkurencji między lotami obsługiwanymi przez każdą z dwóch linii lotniczych. Nawet jeśli Komisja twierdzi, że ustaliła, iż ceny oferowane przez faktycznego przewoźnika były niemal identyczne z cenami zaproponowanymi przez przewoźnika komercyjnego za miejsca objęte wspólną obsługą połączeń w ramach tego samego lotu, to skarżąca powołuje się na poparcie swojego stanowiska, co nie zostało zakwestionowane, na zróżnicowanie cenowe między lotami obsługiwanymi przez różnych przewoźników w tym samym dniu. Tymczasem to właśnie konkurencja między lotami obsługiwanymi, odpowiednio, przez Swiss i SAS ma decydujące znaczenie dla oceny istnienia konkurencji między dwiema liniami lotniczymi.

114 Wreszcie Komisja przyznała przed Sądem, że nie dokonała szczegółowej oceny wpływu umowy o wspólnej obsłudze połączeń między Swiss a SAS na konkurencję między tymi dwoma przedsiębiorstwami w odniesieniu do trasy ZRH-STO. Komisja podnosi w tym względzie, że nie była zobowiązana do zbadania dowodów przedstawionych przez skarżącą z tego powodu, że nie wykazała, że stosunki umowne zmieniły się tak, aby wyeliminować problemy w konkurencji określone w decyzji z 2005 r. Tymczasem analiza wpływu umowy o wspólnej obsłudze połączeń na konkurencję na danej linii była szczególnie konieczna dla dokonania oceny, czy i w jakim zakresie umowa ta jest w stanie ograniczyć lub wyeliminować konkurencję między Swiss a SAS.

115 Z powyższego wynika, że chociaż można oczywiście uwzględnić umowę o wspólnej obsłudze połączeń, to ani argumenty wskazane w zaskarżonej decyzji, ani nawet argumenty podniesione przez Komisję w jej pismach procesowych przed Sądem nie są tego rodzaju, by uzasadniały odrzucenie wniosku o uchylenie zobowiązań taryfowych związanych z trasą ZRH-STO.

W przedmiocie trzeciej części zarzutu, opartej na nieuwzględnieniu przez Komisję faktu, że konkurencja między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony stanowi „długoterminową tendencję rynku" w rozumieniu pierwszego zdania klauzuli przeglądowej 15.2

116 Skarżąca zarzuca Komisji, że ta nie zbadała, czy dowody świadczące o utrzymaniu konkurencji między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony pozwoliłyby wykazać „długoterminową tendencję rynkową", podczas gdy chodzi tu o podstawę do zwolnienia, wyraźnie wymienioną w pierwszym zdaniu klauzuli przeglądowej 15.2.

117 Skarżąca podnosi w tym względzie, że ceny na trasach ZRH-STO i ZRH-WAW są znacznie niższe niż w 2005 r., że liczba pasażerów na tych trasach podwoiła się, a strony przedłożyły dowody wskazujące, że ceny stosowane przez Swiss w przypadku lotów obsługiwanych przez te linie są inne niż ceny LOT-u w przypadku miejsc na loty, które zapewnia on sam.

118 Na wstępie należy zauważyć, po pierwsze, że „długoterminowy rozwój sytuacji na rynku" stanowi odrębną podstawę wyłączenia, wyraźnie wymienioną w zdaniu pierwszym klauzuli 15.2, i po drugie, że Komisja nie zaprzecza, iż istnienie konkurencji między Swiss a SAS i LOT-em można uznać za długoterminową ewolucję rynku. W tych okolicznościach argumentacja ta została niesłusznie odrzucona w motywie 53 zaskarżonej decyzji ze względu na to, że „skoro przesłanki uwzględnienia wniosku o uchylenie [nie zostały spełnione] nie [było] potrzeby rozważania kwestii zmiany cen w tej decyzji". Błąd ten nie ma jednak żadnego znaczenia, ponieważ Komisja w motywie 54–59 zaskarżonej decyzji zbadała, „w trosce o zupełność wywodu", zmiany cen i poziomu konkurencji.

119 W tym względzie, przyznając, że wykresy dostarczone przez skarżącą i Swiss rzeczywiście wydają się wskazywać na pewien stopień zróżnicowania cenowego między lotami obsługiwanymi przez różnych przewoźników w tym samym dniu, Komisja stwierdziła w zaskarżonej decyzji, że wiarygodność tej analizy pozostała jednak niejasna i dlatego należy w konsekwencji przeprowadzić dodatkową analizę ekonomiczną.

120 Jak podnosiła Komisja, oczywiście to do łączącego się przedsiębiorstwa występującego o uchylenie zobowiązań należy przedstawienie dowodów tego rodzaju, że pozwolą na wykazanie spełnienia przesłanek wymaganych w tym celu, a Komisja nie może mieć obowiązku przeprowadzenia nowego badania rynku dla każdego wniosku o uchylenie zobowiązań. Niemniej jednak Komisja posiada uprawnienia śledcze, a także skuteczne narzędzia dochodzeniowe oraz, jeżeli uważa, że dowody przedstawione przez strony nie były wystarczająco wiarygodne lub istotne albo konieczne, aby je uzupełnić o inne dane, to na niej spoczywa obowiązek wymagania bardziej szczegółowych informacji lub przeprowadzenie dochodzenia w tym względzie. Jest tak tym bardziej, że w odpowiedzi z dnia 20 listopada 2015 r. Lufthansa zwróciła już uwagę, że Komisja nie mogła po prostu poprzestać na stwierdzeniu, że „rzeczywisty poziom konkurencji taryfowej na dwóch liniach [mógłby] pozostać niepewny".

121 Strony, powołując się na ustalenia przedstawiciela, argumentowały również, że podwojenie liczby pasażerów i bardzo znaczny spadek cen w latach 2005–2014 odzwierciedlają wysoki poziom konkurencji między Swiss z jednej strony a LOT-em i SAS z drugiej.

122 Komisja ograniczyła się w tym względzie jedynie do podkreślenia w zaskarżonej decyzji, że strony nie przedstawiły żadnego bezspornego dowodu, że obniżki cen zostały spowodowane konkurencją między Swiss a LOT-em, bowiem obniżki te można by przypisać niższym cenom paliwa lub skutkom ustanowienia zobowiązań taryfowych.

123 Tymczasem, jak stwierdzono powyżej, Komisja nie może ograniczyć się do żądania bezspornych dowodów bez wskazania, na czym powinny one polegać, lecz musi ustalić błędny charakter dowodów dostarczonych przez strony, przedsięwziąć środki dochodzeniowe lub, w razie potrzeby, przeprowadzić dochodzenie w celu uzupełnienia lub odrzucenia ich zasadności.

124 Ponadto należy zauważyć, że Komisja potwierdziła na rozprawie, iż nie zakwestionowała twierdzenia skarżącej, jakoby 17 z 32 obniżek cen dla trasy ZRH-STO i 4 z 13 obniżek cen dla trasy ZRH-WAW było dobrowolne, to znaczy nie były wymagane przez środki naprawcze.

125 Z powyższego wynika, że Komisja nie dopełniła ciążącego na niej obowiązku starannego zbadania wszystkich istotnych danych, przedsięwzięcia niezbędnych środków dochodzeniowych lub przeprowadzenia niezbędnych dochodzeń w celu weryfikacji istnienia stosunku konkurencji między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony.

W przedmiocie części piątej zarzutu, opartej na nieprzestrzeganiu ogólnej polityki w dziedzinie koncentracji odniesieniu do taryfowych środków naprawczych

126 Skarżąca utrzymuje, że Komisja nie uwzględniła niezgodności zobowiązań taryfowych z polityką środków naprawczych, o której mowa w pkt 18 zawiadomienia w sprawie środków zaradczych, potwierdzonej praktyką. Zauważa ona, że Komisja ponadto w ostatnich latach systematycznie odrzucała zaproponowane przez strony zobowiązania dotyczące taryf.

127 Skarżąca twierdzi, że zobowiązania taryfowe mają dwojaki potencjalny negatywny skutek dla konkurencji, a mianowicie z jednej strony pozbawiają pasażerów linii referencyjnych korzyści związanych z obniżkami cen, które Swiss mogła rozważyć w przypadku braku dodatkowych kosztów wywołanych przez odpowiadające obniżenie cen na nakładających się trasach, a z drugiej strony uniemożliwiają wejście konkurencyjnych linii na rynek z powodu sztucznie obniżonych taryf na zachodzących na siebie trasach.

128 Skarżąca zarzuca Komisji, że ta nie dokonała oceny tych argumentów, lecz jedynie ograniczyła się do podkreślenia, że trasy ZRH-STO i ZRH-WAW były połączeniami o słabym natężeniu ruchu, na które nie weszło żadne nowe przedsiębiorstwo, pomimo środków naprawczych dotyczących czasu na start i lądowanie.

129 W tym względzie, po pierwsze, w odniesieniu do argumentu, że zobowiązania taryfowe są niezgodne z polityką Komisji w zakresie środków zaradczych, należy przede wszystkim przypomnieć, że w ramach niniejszej procedury skarżąca nie może podważyć legalności zobowiązań ustanowionych jako wiążące mocą decyzji z 2005 r., która stała się ostateczna.

130 Następnie, jak słusznie zauważa Komisja, zawiadomienie w sprawie środków zaradczych nie zakazuje zobowiązań taryfowych, ale podkreśla, że nie wyeliminują one ogólnie problemów związanych z konkurencją wynikających z horyzontalnego nakładania się i że tego rodzaju działania naprawcze mogą być dopuszczalne jedynie w wyjątkowych okolicznościach, pod warunkiem że zostaną wdrożone za pomocą skutecznych mechanizmów egzekwowania i kontroli oraz że nie istnieje ryzyko zakłócenia konkurencji.

131 Wreszcie ponieważ każda koncentracja jest oceniana indywidualnie oraz w świetle okoliczności faktycznych i prawnych, które mają miejsce (zob. podobnie wyrok z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-162/10, EU:T:2015:283, pkt 142, 144), okoliczność, że zobowiązania zostały odrzucone w części lub w większości przypadków, nie może uniemożliwić ich przyjęcia w konkretnej sytuacji, tym bardziej gdy rozwiążą one stwierdzone problemy w zakresie konkurencji.

132 Po drugie, jeśli chodzi o argument, zgodnie z którym zobowiązania taryfowe mogą powodować zakłócenia zarówno w odniesieniu do tras referencyjnych, jak i względem tras pokrywających się, należy stwierdzić, że ani w zaskarżonej decyzji, ani przed Sądem Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów, które mogłyby podważyć ten argument, podkreślając jedynie jego hipotetyczny charakter. Ponadto obowiązek stosowania względem tras ZRH-STO i ZRH-WAW obniżek cen dokonanych na trasach odniesienia mógłby zniechęcić inne linie lotnicze do obsługiwania tych tras. Zobowiązania taryfowe, dalekie od rozwiązania problemu strukturalnego rynku, na który mają stanowić odpowiedź, mogłyby zatem, przeciwnie, przyczynić się do konieczności utrzymania ich przez czas nieokreślony.

133 Tak więc w niniejszej sprawie nie chodzi o ocenę zgodności z prawem zobowiązań ustanowionych na mocy decyzji z 2005 r., która stała się ostateczna, lecz o zbadanie, czy warunki uchylenia tych zobowiązań zostały spełnione.

134 W tym względzie argumentacja oparta na zakłóceniu konkurencji, przy założeniu, że zostanie ono wykazane, nie może być utożsamiana z istotną zmianą rynku w rozumieniu zdania pierwszego klauzuli przeglądowej 15.2 ani ze zmianą stosunków umownych w rozumieniu zdania drugiego klauzuli 15.2 i, bardziej ogólnie rzecz ujmując, nie pozwala na wykazanie, że problemy w zakresie konkurencji określone w decyzji z 2005 r., które stanowią podstawę zobowiązań, zostały usunięte.

135 Należy jednak zauważyć, że jeżeli argumentacja oparta na ryzyku zakłócenia konkurencji nie jest w stanie wykazać, że zostały spełnione przesłanki wymagane w klauzuli przeglądowej 15.2 dla uchylania zobowiązań, to z drugiej strony wzmacnia ona konieczność przeprowadzenia przez Komisję starannej i pogłębionej analizy wniosku o uchylenie zobowiązań oraz sprawdzenia, czy zobowiązania są nadal konieczne lub właściwe.

Wnioski w przedmiocie zarzutu pierwszego

136 Z powyższego wynika, że Komisja nie wzięła pod uwagę ani też nie rozważyła starannie argumentacji opartej na decyzji Lufthansa/Brussels Airlines, jak również zmiany w polityce dotyczącej partnerów sojuszu i istnienie konkurencji między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony.

137 Choć uchybienia te są zapewne niepożądane, to jednak braku jakiejkolwiek zmiany stosunków umownych między Swiss a LOT-em, w odniesieniu do których zobowiązania taryfowe zostały uznane za wiążące mocą decyzji z 2005 r., nie mogą one zostać uznane za wystarczające dla stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji w zakresie dotyczącym trasy ZRH-WAW.

138 Jeśli chodzi o trasę ZRH-STO, należy nie tylko zauważyć, że nie przeprowadzono odpowiedniej analizy argumentów wspomnianych w pkt 136 powyżej i rozwiązania umowy o wspólnym przedsięwzięciu między Lufthansą a SAS, ale również że Komisja nie uwzględniła zobowiązania skarżącej do rozwiązania umowy dwustronnej w sprawie sojuszu pomiędzy Lufthansą a SAS ani opinii przedstawiciela stwierdzającej, iż nastąpiła istotna zmiana rynku na trasie ZRH-STO, i nie dokonała wystarczającej analizy wpływu umowy o wspólnej obsłudze połączeń na konkurencję między Swiss a SAS. W związku z tym należy stwierdzić, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, gdyż nie uwzględniła wszystkich istotnych danych, zaś elementy przyjęte w zaskarżonej decyzji nie są właściwe dla uzasadnienie odrzucenia wniosku o uchylenie zobowiązań w odniesieniu do trasy ZRH-STO (zob. podobnie wyrok z dnia 15 lutego 2005 r., Komisja/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, pkt 39).

139 Z powyższego wynika, że bez konieczności badania pozostałych zarzutów i argumentów podniesionych przez skarżącą należy stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim odnosi się ona do trasy ZRH-STO. Natomiast te pozostałe zarzuty i argumenty należy zbadać w zakresie, w jakim dotyczą one zgodności z prawem zaskarżonej decyzji w odniesieniu do trasy ZRH-WAW.

W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na naruszeniu zasady dobrej administracji

140 Skarżąca podnosi, że Komisja naruszyła ciążący na niej obowiązek starannego i bezstronnego zbadania wszystkich istotnych okoliczności faktycznych sprawy, a w konsekwencji zasady dobrej administracji, o której mowa w art. 41 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

141 Skarżąca podnosi w tym względzie, że Komisja nie wzięła pod uwagę argumentów prawnych, które skarżąca przedstawiła, i że przyjęła raczej założenia i hipotezy dotyczące konkurencji na danych trasach aniżeli przeprowadziła poważne dochodzenie w odniesieniu do stanu faktycznego. Ponadto Komisja nie przeprowadziła własnego dochodzenia w zakresie dotyczącym zmian cen i poziomu konkurencji ani nawet nie współpracowała z przedstawicielem odpowiedzialnym za nadzór w użyteczny sposób i wolała przyjąć założenie, że umowy o wspólnej obsłudze połączeń ograniczają konkurencję.

142 Ta sama odmowa skrupulatnego zbadania argumentów Lufthansy wynikała również z ciągłego powtarzania przez Komisję nieprzekonujących argumentów prawnych, do których Lufthansa już się ustosunkowała w toku postępowania administracyjnego.

143 Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 41 ust. 1 karty praw podstawowych „[k]ażdy ma prawo do bezstronnego i sprawiedliwego rozpatrzenia swojej sprawy w rozsądnym terminie przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii".

144 W zakresie, w jakim skarżąca zarzuca Komisji, że dla wypracowania swojej oceny nie wzięła ona pod uwagę wszystkich istotnych argumentów, zarzut ten został zbadany w ramach zarzutu pierwszego.

145 W odniesieniu do części zarzutu, zgodnie z którą Komisja wyraźnie wykazała skłonność do niezbadania w sposób skrupulatny wniosku o uchylenie zobowiązania, nie uwzględniając w żaden sposób argumentów prawnych wysuniętych przez Lufthansę, należy zauważyć, że sam fakt, iż Komisja zakwestionowała i odrzuciła argumenty Lufthansy, sam w sobie nie świadczy o stronniczości względem wniosku o uchylenie zobowiązań. Podobnie powtórzenie przez Komisję określonych jako nieprzekonujące argumentów prawnych, co do których Lufthansa utrzymuje, że odpowiedziała już na nie w toku postępowania administracyjnego, może odzwierciedlać różnicę w ocenie, ale nie przesądza jako takie i samo w sobie o odmowie rozpatrzenia w sposób bezstronny wniosku o uchylenie.

146 Ponadto nie można twierdzić, że Komisja nie rozpatrywała wniosku w ogóle, skoro – jak wynika z pkt 14–19 powyżej – skierowała do Lufthansy kilka wniosków o udzielenie informacji i odbyła z nią w toku postępowania administracyjnego kilka spotkań.

147 Wobec powyższego zarzut drugi należy oddalić.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, opartego na nadużyciu władzy

148 Skarżąca utrzymuje, że Komisja wykorzystała procedurę zwolnienia ze zobowiązania jako środek nacisku, aby zmusić Swiss do rozwiązania umowy, która nie miała wyraźnego związku z transakcją koncentracji. Komisja próbowała uniknąć procedur przewidzianych w celu badania i karania ewentualnych naruszeń art. 101 TFUE zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 101 i 102

[TFUE] (Dz.U. 2003, L 1, s. 1) w odniesieniu do umowy o wspólnej obsłudze połączenia zawartej ze Swiss i z LOT-em w 2007 r. Z motywu 104 zaskarżonej decyzji wynika w szczególności, że owe umowy o wspólnej obsłudze połączenia oraz ich potencjalne skutki antykonkurencyjne stanowią główny powód, z uwagi na który Komisja oddaliła wniosek o uchylenie zobowiązań.

149 Komisja starała się zatem uchylić z jednej strony od obowiązku sprowadzającego się do rzeczywistego udowodnienia utrzymywanych antykonkurencyjnych skutków umowy o wspólnej obsłudze połączenia zawartej przez Swiss i z drugiej strony od wydania decyzji, która podlegałaby kontroli sądowej. Skarżąca zwraca w tym względzie uwagę, że w lutym 2011 r. Komisja z urzędu wszczęła procedurę w odniesieniu do umów o wspólnej obsłudze połączenia obejmującym trasy między platformami zawartych między Lufthansą a Turkish Airlines oraz między Brussels Airlines a TAP Air Portugal, ale po trwającym 5,5 roku dochodzeniu w tych sprawach prowadzonych w pierwszej kolejności wciąż nie doszła do żadnych wniosków.

150 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem akt jest dotknięty wadą nadużycia władzy, jeżeli z obiektywnych, właściwych dla danej sprawy i spójnych przesłanek wynika, że został on przyjęty wyłącznie lub w znacznej mierze w celu innym niż wskazany albo w celu obejścia procedury przewidzianej w traktacie dla okoliczności danej sprawy (zob. wyrok z dnia 16 kwietnia 2013 r., Hiszpania i Włochy/Rada (C-274/11 i C-295/11, EU:C:2013:240, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

151 Należy stwierdzić, że skarżąca nie przedstawiła żadnych obiektywnych, istotnych i spójnych poszlak, które mogłyby uzasadnić twierdzenie, iż Komisja zastosowała procedurę uchylenia zobowiązania jako środek nacisku, w wyłącznym albo głównym w celu zmuszenia Swiss do rozwiązania umowy o wspólnej obsłudze połączenia zawartej z LOT-em w celu uchylenia się od prowadzenia procedur przewidzianych dla badania i karania naruszeń art. 101 TFUE.

152 Należy przede wszystkim zauważyć, że procedura nie została wszczęta przez Komisję, lecz na wniosek skarżącej.

153 Ponadto choć z akt sprawy jasno wynika, że Komisja jest zdania, iż przedmiotowa umowa o wspólnej obsłudze połączenia podnosi problemy z zakresu konkurencji w niniejszej sprawie oraz że – jak wynika to w szczególności z motywów 5, 49, 69 i 95 zaskarżonej decyzji – odrzucenie wniosku o uchylenie zobowiązań jest zasadniczo uzasadnione utrzymaniem umowy czy też brakiem jakiejkolwiek poprawki do tej umowy, to jednak nie można z tego wnioskować, że Komisja winna jest nadużycia władzy.

154 Jak stwierdzono w pkt 101–103 powyżej, Komisja miała podstawy do uwzględnienia umowy o wspólnej obsłudze połączenia zawartej miedzy Swiss i LOT-em w ramach swojej oceny wniosku o uchylenie zobowiązania. W istocie umowa ta stanowi integralną część szerszej relacji umownej leżącej u podstaw oceny konkurencji na trasie ZRH-WAW. Ponieważ Komisja uznała w decyzji z 2005 r., że w świetle wszystkich umów o współpracy zawartych z Lufthansą LOT nie miał dużego interesu w konkurowaniu ze Swiss, umowa o wspólnej obsłudze połączenia w rzeczywistości może stanowić istotny element przy ocenie konkurencji na tej trasie, niezależnie od tego, czy ta umowa może, czy nie może ostatecznie uzasadniać odrzucenie wniosku.

155 Należy również zauważyć, że Komisja nie wymagała od skarżącej wypowiedzenia umowy o wspólnej obsłudze, a jedynie zasugerowała stronom – w celu ułatwienia przyznania uchylenia zobowiązań – rozwiązanie umowy lub przynajmniej ograniczenie jej zakresu do ogniw rynku na poziomie upstream i downstream, zmniejszając w ten sposób stopień współpracy między podmiotem powstałym w wyniku koncentracji a LOT-em.

156 Z powyższego wynika, że argumentów przedstawionych przez skarżącą nie można uznać za stanowiące obiektywne, istotne i spójne poszlaki nadużycia władzy i że zarzut trzeci należy oddalić.

157 Z całości powyższych rozważań wynika, że należy stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim dotyczy ona trasy ZRH-STO, a w pozostałym zakresie skargę należy oddalić.

W przedmiocie kosztów

158 Zgodnie z art. 134 § 3 regulaminu postępowania przed Sądem w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań każdej ze stron każda z nich pokrywa własne koszty.

159 Z uwagi na okoliczności niniejszej sprawy należy postanowić, że każda ze stron pokryje własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (szósta izba)

orzeka, co następuje:

1) Stwierdza się nieważność decyzji Komisji C(2016) 4964 final z dnia 25 lipca 2016 r. oddalającej wniosek Deutsche Lufthansa AG dotyczący uchylenia pewnych zobowiązań, które uzyskały moc wiążącą na podstawie decyzji Komisji z dnia 4 lipca 2005 r. zatwierdzającej koncentrację w sprawie COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss w części, w jakiej dotyczy ona trasy Zurych-Sztokholm.

2) W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.

3) Każda ze stron pokrywa własne koszty.

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 16 maja 2018 r.

Podpisy

Spis treści

Okoliczności powstania sporu 1

Decyzja zezwalająca na koncentrację Lufthansy i Swiss International Air Lines Ltd 2

Zaskarżona decyzja 3

Przebieg postępowania i żądania stron 5

Co do prawa 6

Uwagi wstępne 6

W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na zastosowaniu błędnego kryterium prawnego, oczywistych błędach w ocenie oraz naruszeniu zasad proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań 8

W przedmiocie pierwszej części zarzutu, opartej na zastosowaniu błędnego kryterium prawnego przy ocenie wniosku o uchylenie zobowiązań, a także na naruszeniu zasad proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań 9

W przedmiocie drugiej i czwartej części zarzutu, opartych na oczywistym błędzie w ocenie porozumień w sprawie sojuszu Lufthansy w świetle drugiego zdania klauzuli przeglądowej 15.2 i braku uwzględnienia przez Komisję zmiany swojej polityki w zakresie traktowania partnerów sojuszu 10

– Uwagi wstępne 10

– Zmiany umowne między Lufthansą i SAS 11

– Odnośnie do decyzji Lufthansa/Brussels Airlines i utrzymywanej zmiany polityki Komisji w zakresie traktowaniu partnerów sojuszu 14

– W przedmiocie umowy o wspólnej obsłudze połączeń zawartej między Swiss i SAS 16

W przedmiocie trzeciej części zarzutu, opartej na nieuwzględnieniu przez Komisję faktu, że konkurencja między Swiss z jednej strony a SAS i LOT-em z drugiej strony stanowi „długoterminową tendencję rynku" w rozumieniu pierwszego zdania klauzuli przeglądowej 15.2 19

W przedmiocie części piątej zarzutu, opartej na nieprzestrzeganiu ogólnej polityki w dziedzinie koncentracji odniesieniu do taryfowych środków naprawczych 20

Wnioski w przedmiocie zarzutu pierwszego 21

W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na naruszeniu zasady dobrej administracji 22

W przedmiocie zarzutu trzeciego, opartego na nadużyciu władzy 22

W przedmiocie kosztów 24