Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (šiesta komora)

zo 16. mája 2018 * [i]

„Hospodárska súťaž – Koncentrácie – Trh s leteckou dopravou – Rozhodnutie, ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom pod podmienkou dodržania určitých záväzkov – Žiadosť o zrušenie časti povinností, ktoré sú predmetom záväzkov – Proporcionalita – Legitímna dôvera – Zásada riadnej správy vecí verejných – Zneužitie právomoci“

Vo veci T-712/16,

Deutsche Lufthansa AG, so sídlom v Kolíne (Nemecko), v zastúpení: S. Völcker, advokát,

žalobkyňa

proti

Európskej komisii, v zastúpení: A. Biolan, H. Leupold a I. Zaloguin, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorej predmetom je návrh založený na článku 263 ZFEÚ a smerujúci k zrušeniu rozhodnutia Komisie K(2016) 4964 final z 25. júla 2016, ktorým bola zamietnutá žiadosť žalobkyne o zrušenie určitých záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia Komisie zo 4. júla 2005 o povolení koncentrácie vo veci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss,

VŠEOBECNÝ SÚD (šiesta komora),

v zložení: predseda komory G. Berardis, sudcovia S. Papasavvas (spravodajca) a O. Spineanu-Matei,

tajomník: C. Heeren, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 14. septembra 2017,

vydal tento

Rozsudok

Okolnosti predchádzajúce sporu

1 Žalobkyňa, Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“ alebo „žalobkyňa“), je najvýznamnejšou nemeckou leteckou spoločnosťou. Je spoluzakladajúcou členkou združenia Star Alliance, ktoré je združením najvýznamnejších leteckých spoločnosti na svete.

* Jazyk konania: angličtina.

2 Okrem dohody Star Alliance uzatvorila Lufthansa so spoločnosťou Scandinavian Airlines System (ďalej len „SAS“) 11. mája 1995 bilaterálnu dohodu o združení (ďalej len „bilaterálna dohoda o združení“) a 1. júla 1995 dohodu o spoločnom letovom kóde, dohodu o obchode a predaji a bilaterálnu dohodu o spoločnom podniku (ďalej len „dohoda o spoločnom podniku“).

3 Rovnako okrem dohody Star Alliance uzatvorila Lufthansa so spoločnosťou Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. (ďalej len „LOT“) 1. júna 2002 vzájomnú dohodu o spoločnom letovom kóde, 25. augusta 2003 osobitnú dohodu o tarifách, 26. septembra 2003 strategickú dohodu o spolupráci, 15. júna 2004 rámcovú dohodu o programe podpory a 1. októbra 2003 dohodu o spolupráci Miles and More.

Rozhodnutie o povolení koncentrácie medzi spoločnosťami Lufthansa a Swiss International Air Lines Ltd

4 Rozhodnutím zo 4. júla 2005 (vec COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, ďalej len „rozhodnutie z roku 2005“), prijatým na základe článku 6 ods. 1 písm. b) a článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 2004, s. 1; Mim. vyd. 08/003, s. 40), Komisia Európskych spoločenstiev vyhlásila koncentráciu (ďalej len „koncentrácia“), prostredníctvom ktorej získala Lufthansa kontrolu nad leteckou spoločnosťou Swiss International Air Lines Ltd (ďalej len „Swiss“), za zlučiteľnú s vnútorným trhom, Dohodou o Európskom hospodárskom priestore (EHP) a Dohodou medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave, a to pod podmienkou splnenia určitých podmienok a povinností.

5 V rámci posúdenia koncentrácie Komisia na jednej strane preskúmala prekrývanie medzi službami, ktoré zabezpečujú obe letecké spoločnosti. Na druhej strane preskúmala rozsah, v akom by nadobudnutie spoločnosti Swiss spoločnosťou Lufthansa odstránilo tiež účinnú hospodársku súťaž medzi spoločnosťou Swiss a ďalšími leteckými spoločnosťami, ktoré síce nie sú súčasťou skupiny Lufthansa, ale sú partnermi združenia Star Alliance, a ktoré takisto spája séria bilaterálnych alebo multilaterálnych dohôd, a to konkrétne SAS, LOT, Austrian Airlines, British Midlands (ďalej len „bmi“), United Airlines a Air Canada.

6 Vzhľadom na rôzne dohody o spolupráci uvedené v bodoch 2 a 3 vyššie a pravdepodobné budúce pristúpenie spoločnosti Swiss do združenia Star Alliance Komisia usúdila, že SAS a LOT mali po koncentrácii malý záujem vstupovať do konkurenčných vzťahov so spoločnosťou Swiss.

7 V dôsledku toho boli v rámci posúdenia koncentrácie Komisiou z hľadiska hospodárskej súťaže pripočítané trhové podiely spoločností SAS a LOT k trhovým podielom spoločnosti Lufthansa, čo viedlo k dvom prekrývaniam na linkách Zürich – Štokholm (ďalej len „ZRH – STO“) a Zürich – Varšava (ďalej len „ZRH – WAW“). Keďže jedine Swiss a partneri združenia Star Alliance, t. j. SAS na linke ZRH – STO a LOT na linke ZRH – WAW, prevádzkovali tieto linky a letiská Zürich (Švajčiarsko) a Štokholm (Švédsko) boli preplnené, Komisia usúdila, že v prípade týchto dvoch liniek existujú vážne pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť koncentrácie s vnútorným trhom.

8 S cieľom odstrániť tieto vážne pochybnosti Lufthansa a Swiss (ďalej spoločne len „strany“) predložili 13. júna 2005 návrh záväzkov v oblasti prevádzkových intervalov, najmä pokiaľ ide o linky ZRH – STO a ZRH – WAW.

9 V nadväznosti na pripomienky dotknutých tretích osôb strany doplnili záväzky týkajúce sa prevádzkových intervalov, a to 27. júna 2005 o tarifné záväzky obsiahnuté v doložke 11.1 záväzkov uvedených stranami, ktoré stanovujú, že subjekt, ktorý je výsledkom fúzie, uplatní vždy, keď zníži uverejnenú tarifu na porovnateľnej referenčnej linke, rovnocenné zníženie (v percentách) v prípade

zodpovedajúcich taríf na linkách ZRH – STO a ZRH – WAW. V uvedenej doložke sa spresňuje, že táto povinnosť sa skončí vtedy, keď na uvedených linkách začne vykonávať činnosti nový poskytovateľ leteckých služieb.

10 Na základe záväzkov, ktoré predložili strany (ďalej len „záväzky“), sa určil splnomocnenec poverený kontrolou dodržiavania záväzkov stranami pod dohľadom Komisie (ďalej len „splnomocnenec“).

11 Záväzky obsahujú tiež revízne doložky 15.1 a 15.2 (ďalej len „revízna doložka 15.1“ a „revízna doložka 15.2“), ktoré znejú:

„15.1 Komisia môže na základe žiadosti subjektu – výsledku koncentrácie, ktorá je odôvodnená výnimočnými okolnosťami alebo takou radikálnou zmenou trhových podmienok, akou je prevádzka konkurenčnej leteckej služby medzi dvomi európskymi mestami alebo na osobitnej a označenej diaľkovej linke, zrušiť, zmeniť a alebo nahradiť jeden alebo viaceré z týchto záväzkov.

15.2 Na žiadosť subjektu – výsledku koncentrácie, Komisia môže preskúmať, zrušiť alebo zmeniť všetky záväzky navrhnuté v tomto dokumente na základe dlhodobého vývoja trhu. Komisia najmä zruší povinnosť poskytnúť prevádzkové intervaly, ak zistí, že zmluvné vzťahy, na ktorých založila svoj záver o znížení stimulov hospodárskej súťaže medzi subjektom, ktorý je výsledkom koncentrácie na základe rozhodnutia z roku 2005, a dotknutými dopravcami združenia spoločnosti Lufthansa, sa podstatne zmenili, takže došlo k odstráneniu obáv vyjadrených Komisiou.“

Napadnuté rozhodnutie

12 Dňa 4. novembra 2013 predložili strany Komisii žiadosť o zrušenie tarifných záväzkov a v prípade, že by to bolo možné, aj záväzkov týkajúcich sa prevádzkových intervalov a ďalších doplňujúcich nápravných opatrení v oblasti prístupu, ktoré sú uplatniteľné na linky ZRH – STO a ZRH – WAW. Prejednávaná žaloba sa týka iba žiadosti o zrušenie tarifných záväzkov uplatniteľných na linky ZRH – STO a ZRH – WAW (ďalej len „žiadosť o zrušenie záväzkov“).

13 Žiadosť o zrušenie záväzkov sa zakladala na troch dôvodoch, a to po prvé na skončení dohody o spoločnom podniku, po druhé na zmene politiky Komisie v oblasti zaobchádzania s partnermi združenia v rámci preskúmania koncentrácií, ako aj na posúdení, ktoré Komisia v tejto súvislosti vykonala vo svojom rozhodnutí K(2009) 4608 v konečnom znení z 22. júna 2009, ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú so spoločným trhom a Dohodou o EHP (vec COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, ďalej len „rozhodnutie Lufthansa/Brussels Airlines“), a po tretie na existencii hospodárskej súťaže medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane.

14 Lufthansa odpovedala 14. februára 2014 na otázky Komisie z 22. novembra 2013 a 27. apríla 2014 na dodatočné otázky z 26. februára 2014.

15 Počas stretnutia z 12. septembra 2014 navrhla Lufthansa skončenie bilaterálnej dohody o združení, ak by na základe tohto skončenia Komisia vyhovela žiadosti o zrušenie záväzkov v súvislosti linkou ZRH – STO. Dňa 16. októbra 2014 doplnila Lufthansa svoju žiadosť o zrušenie záväzkov o nové návrhy. Dňa 26. januára 2015 odpovedala listom na jednu otázku Komisie a 18. mája 2015 ju informovala o návrhu zmeny svojej tarifnej štruktúry.

16 Dňa 5. marca 2015 informovala Komisia spoločnosť Lufthansa o tom, že navrhovanému zrušeniu záväzkov možno vyhovieť, ak vykoná určité zmeny v dohodách o spoločnom letovom kóde, ktoré uzatvorila so spoločnosťami SAS a LOT. Lufthansa v liste z 28. apríla 2015 odpovedala, že takéto zmeny neplánuje.

17 Lufthansa odpovedala 29. júna 2015 na otázky Komisie z 22. mája 2015.

18 Dňa 22. októbra 2015 oznámila Komisia stranám svoj zámer zamietnuť žiadosť o zrušenie záväzkov. Strany predložili svoje pripomienky 20. a 24. novembra 2015.

19 Splnomocnenec predložil 27. júna 2014 a 3. mája 2016 pripomienky k žiadosti spoločnosti Lufthansa o zrušenie záväzkov.

20 Rozhodnutím K(2016) 4964 final z 25. júla 2016 Komisia zamietla žiadosť spoločnosti Lufthansa o zrušenie určitých záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia z roku 2005 (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“).

21 Pokiaľ ide o žiadosť strán o zrušenie záväzkov podľa druhej vety revíznej doložky 15.2, ktorá sa zakladá na zmene v dohodách o spolupráci uzatvorených spoločnosťou Lufthansa, Komisia dospela k záveru, že skončenie dohody o spoločnom podniku, ktorú uzatvorili Lufthansa a SAS v súvislosti dopravou medzi Nemeckom a Škandináviou, nie je dostatočné na odstránenie problémov uvedených v rozhodnutí z roku 2005 v súvislosti s linkou ZRH – STO a že absencia vstupu nového dopravcu by sa okrem iného mohla sama osebe považovať za dôvod na zachovanie tarifných záväzkov (odôvodnenie 68 napadnutého rozhodnutia). Okrem toho sa uvádza, že ak by strany skutočne skončili bilaterálnu dohodu o združení, na základe revíznej doložky 15.2 by v zásade a s výhradou odlišného rozhodnutia Komisie mohlo byť začaté preskúmanie záväzkov týkajúcich sa linky ZRH – STO, pričom bolo spresnené, že skončenie bilaterálnej dohody o združení by viedlo výlučne k uplatneniu revíznej doložky 15.2, čo by samo osebe nebolo dostatočné na prijatie záveru, že by sa žiadosti strán o zrušenie záväzkov malo skutočne vyhovieť (odôvodnenie 69 napadnutého rozhodnutia).

22 Pokiaľ ide o žiadosť strán o zrušenie záväzkov podľa prvej vety revíznej doložky 15.2, ktorá sa zakladá na zmene politiky Komisie v oblasti posúdenia úlohy partnerov združenia v rámci preskúmania koncentrácií v čase po prijatí rozhodnutia z roku 2005, uvádza sa, že každá koncentrácia sa posudzuje na základe jej vlastných kvalít (odôvodnenie 77 napadnutého rozhodnutia), že Komisia v zásade nevylúčila zo svojej právomoci vzťahy medzi partnermi združenia, ani vplyv týchto vzťahov na motiváciu ich partnerov, aby si po koncentrácii konkurovali (odôvodnenie 79 napadnutého rozhodnutia), a že záväzky predložené v prejednávanej veci si vyžadujú dlhodobý vývoj trhu, v súvislosti s ktorým strany nepredložili nijaký dôkaz (odôvodnenia 82 a 83 napadnutého rozhodnutia).

23 Navyše Komisia zdôraznila, že aj keď sa podmienky, na základe ktorých možno žiadať o zrušenie záväzkov v prípade liniek ZRH – STO a ZRH – WAW, považovali za splnené, bolo pri posudzovaní žiadosti o zrušenie záväzkov potrebné zohľadniť dohody o spoločnom letovom kóde, ktoré Swiss uzatvorila s partnermi spoločnosti Lufthansa, a to so spoločnosťou SAS v roku 2006 a so spoločnosťou LOT v roku 2007 (odôvodnenia 95 a 96 napadnutého rozhodnutia). Z dôvodu prípadného vplyvu týchto dohôd o spoločnom letovom kóde na hospodársku súťaž v rámci každej z týchto dvoch liniek, Komisia usúdila, že tieto dohody boli relevantné na účely posúdenia koncentrácie, a prijala záver, že existencia týchto dohôd odhalila, že nedošlo k poklesu úrovne spolupráce medzi spoločnosťou Lufthansa a spoločnosťami SAS a LOT (odôvodnenia 99 a 100 napadnutého rozhodnutia). Komisia tak dospela k záveru, že neexistovali dostatočné dôvody na to, aby sa požadovanému zrušeniu záväzkov vyhovelo. Na jednej strane spresnila, že keďže na trh nevstúpila nijaká nová konkurenčná letecká spoločnosť a nenastali žiadne iné výnimočné okolnosti ani žiadna radikálna zmena trhových podmienok, podmienky zrušenia záväzkov stanovené v revíznej doložke 15.1 neboli splnené

(odôvodnenie 108 napadnutého rozhodnutia). Na druhej strane spresnila, že strany nepreukázali, že by podmienky potrebné na opätovné preskúmanie, zrušenie alebo zmenu záväzkov podľa revíznej doložky 15.2 boli splnené (odôvodnenie 109 napadnutého rozhodnutia).

24 Komisia založila tento záver na piatich dôvodoch, ktoré znejú:

„111. Po prvé skončenie dohody o spoločnom podniku, uzavretej so spoločnosťou SAS, nemá [vplyv na zmluvný základ v prípade väčšej spolupráce], ktorá bola preskúmaná v rozhodnutí z roku 2005, a nie je teda dostatočné na to, aby viedlo k opätovnému preskúmaniu na základe revíznej doložky 15.2.

112. Po druhé, aj keby sa skončenie dohody o spoločnom podniku teoreticky považovalo za relevantné v danom prípade, konkurenčná situácia existujúca na oboch linkách by naďalej vyvolávala vážne pochybnosti v súvislosti so zlučiteľnosťou koncentrácie s vnútorným trhom…, takže podmienky podľa revíznej doložky 15.2 neboli splnené. Jediní dvaja dopravcovia totiž zabezpečujú linky ZRH – STO a ZRH – WAW, pričom uzavreli paralelné dohody o spoločnom letovom kóde podľa jednotlivých platforiem.

113. Po tretie od prijatia rozhodnutia z roku 2005 nedošlo na linke ZRH – WAW k nijakej zmluvnej zmene.

114. Po štvrté skutočnosť, že Komisia súhlasila – na rozdiel záväzkov orientovaných na správanie – so štrukturálnymi záväzkami týkajúcimi sa taríf v niektorých nedávnych prípadoch koncentrácie leteckých spoločností, ktoré sa týkali liniek a trhov, ktoré nie sú predmetom tohto rozhodnutia, nemožno považovať za podstatnú zmenu trhu a nemôže ani inak odôvodniť požadované zrušenie záväzkov. Rovnako samotná skutočnosť, že záväzky týkajúce sa taríf neboli zamýšľané v niektorých nedávnych prípadoch koncentrácie leteckých spoločností, nemusí predstavovať dôvod na zrušenie záväzkov týkajúcich sa taríf v tomto prípade.

115. Po piate údajná zmena spôsobu, akým Komisia zaobchádza s partnermi združenia, nepredstavuje dlhodobý vývoj trhu v zmysle revíznej doložky 15.2.

116. Komisia teda dospela k záveru, že všeobecne požadované zrušenie záväzkov nespĺňa podmienky uvedené v revíznych doložkách 15.1 a 15.2 (prvá a druhá veta). Toto zrušenie ani nezlepšuje všeobecnú účinnosť záväzkov. Komisia preto rozhodla zamietnuť žiadosť spoločnosti Lufthansa o čiastočné zrušenie záväzkov…“.

Konanie a návrhy účastníkov konania

25 Žalobkyňa návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 5. októbra 2016 podala žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

26 Žalobkyňa navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zrušil napadnuté rozhodnutie,

– uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

27 Komisia navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zamietol žalobu,

– uložil žalobkyni povinnosť nahradiť trovy konania.

28 Na základe správy sudcu spravodajcu Všeobecný súd (šiesta komora) rozhodol o začatí ústnej časti konania a v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania upravených v článku 89 Rokovacieho poriadku Všeobecného súdu položil spoločnosti Lufthansa a Komisii písomné otázky. Účastníci konania na tieto otázky odpovedali v stanovenej lehote.

29 Prednesy spoločnosti Lufthansa a Komisie, ako aj ich odpovede na ústne otázky, ktoré im Všeobecný súd položil, boli vypočuté na pojednávaní 14. septembra 2017.

Právny stav

30 Na podporu svojej žaloby žalobkyňa uvádza tri žalobné dôvody. Prvý žalobný dôvod sa zakladá na uplatnení nesprávneho právneho kritéria v rámci posúdenia žiadosti o zrušenie záväzkov, na zjavne nesprávnych posúdeniach, ako aj na porušení zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery. Druhý žalobný dôvod je založený na porušení zásady riadnej správy vecí verejných. Tretí žalobný dôvod je založený na zneužití právomoci.

Úvodné pripomienky

31 Záväzky prijaté stranami s cieľom odstrániť vážne pochybnosti, ktoré vyvoláva koncentrácia, a dosiahnuť jej zlučiteľnosť s vnútorným trhom všeobecne obsahujú revíznu doložku, ktorá stanovuje podmienky, za ktorých môže Komisia na žiadosť subjektu, ktorý je výsledkom koncentrácie, priznať predĺženie lehôt alebo zrušiť, zmeniť alebo nahradiť uvedené záväzky. Ako vyplýva z bodu 74 oznámenia Komisie o nápravných opatreniach akceptovateľných v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 a nariadenia Komisie (ES) č. 802/2004 (Ú. v. EÚ C 267, 2008, s. 1, ďalej len „oznámenie o nápravných opatreniach“), zrušenie záväzkov alebo ich zmena predstavuje osobitný záujem v prípade záväzkov týkajúcich sa správania, ktoré môžu trvať niekoľko rokov a pre ktoré nie je možné v čase prijatia rozhodnutia Komisie o koncentrácii, na základe ktorého sa tieto záväzky stali povinné, predvídať určité okolnosti. Komisia, ktorá odkázala na svoje rozhodnutie K(2011) 2981 final z 3. mája 2011 (vec IV/M.950 – Hoffmann – La Roche/Boehringer Mannheim), vo svojej duplike navyše tvrdila, že k zmene alebo zrušeniu záväzkov môže dôjsť aj v prípade absencie revíznej doložky, pokiaľ sa záväzky stanú zastarané alebo neprimerané z dôvodu následného mimoriadneho vývoja. Cieľom záväzkov je totiž napraviť problémy s hospodárskou súťažou uvedené v rozhodnutí o povolení koncentrácie, takže by mohlo byť potrebné zmeniť ich obsah alebo by mohli byť odstránené v závislosti od vývoja situácie na trhu. Žalobkyňa sa však v rámci tejto žaloby odvoláva výlučne na to, že žiadosti o zrušenie záväzkov by sa malo vyhovieť na základe revíznych doložiek 15.1 a 15.2, ktoré sú obsiahnuté v záväzkoch.

32 Pred preskúmaním jednotlivých žalobných dôvodov a tvrdení, ktoré uviedla žalobkyňa voči napadnutému rozhodnutiu, treba určiť mieru voľnej úvahy, ktorou disponuje Komisia v rámci preskúmania žiadosti o zrušenie záväzkov, ako aj preskúmanie, ktoré musí vykonať Všeobecný súd v prípade rozhodnutí, ktoré prijala Komisia v tejto súvislosti, a spresniť určité aspekty konania o preskúmaní takejto žiadosti.

33 Podľa ustálenej judikatúry základné normy nariadenia č. 139/2004 zverujú Komisii určitú diskrečnú právomoc, najmä vo vzťahu k posúdeniam ekonomickej povahy (pozri analogicky rozsudky z 31. marca 1998, Francúzsko a i./Komisia, C-68/94 a C-30/95, EU:C:1998:148, bod 223; z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 38, a z 18. decembra 2007, Cementbouw Handel & Industrie/Komisia, C-202/06 P, EU:C:2007:814, bod 53).

34 To platí v prípade posúdenia nielen zlučiteľnosti koncentrácie, ale aj potreby získať záväzky s cieľom odstrániť vážne pochybnosti, ktoré takáto koncentrácia vyvoláva (pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. septembra 2003, ARD/Komisia, T-158/00, EU:T:2003:246, bod 328, a zo 4. júla 2006,

easyJet/Komisia, T-177/04, EU:T:2006:187, bod 128), a vykonania takýchto záväzkov (pozri v tomto zmysle a analogicky rozsudok z 3. apríla 2003, Petrolessence a SG 2R/Komisia, T-342/00, EU:T:2003:97, body 102 a 103).

35 Konkrétnejšie v súvislosti so žiadosťou o zrušenie záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia, ktorým bola koncentrácia vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom, treba v prvom rade uviesť, že hoci sú na preskúmanie koncentrácie potrebné predpovede o budúcom vývoji, ktoré sú tým ťažšie a neistejšie, čím viac je ich časový horizont širší, preskúmanie žiadosti o zrušenie záväzkov nevyhnutne nevykazuje rovnaké ťažkosti v prípade analýzy budúceho vývoja. Podľa hypotéz je totiž na preskúmanie takejto žiadosti skôr potrebné overiť, či podmienky stanovené revíznou doložkou, ktoré sú všeobecne obsiahnuté v záväzkoch, boli splnené, alebo spätne preskúmať, či sa predpovede vydané v čase povolenia koncentrácie ukázali byť presné alebo či sú vážne pochybnosti vyplývajúce z tejto koncentrácie stále aktuálne.

36 Následne treba uviesť, že – ako tvrdí žalobkyňa – preskúmanie žiadosti o zrušenie záväzkov nepodlieha striktným lehotám, ktoré boli stanovené v rámci preskúmania koncentrácie. Nijaké ustanovenie totiž nestanovuje lehotu, v rámci ktorej by sa malo vykonať konanie o preskúmaní takejto žiadosti alebo sa mali uskutočniť určité fázy tohto konania, ani všeobecne neupravuje a neorganizuje takéto konanie.

37 Nič to nemení na tom, že posúdenie žiadosti o zrušenie záväzkov zahŕňa, rovnako ako ostatné rozhodnutia v oblasti koncentrácie, niekedy zložité ekonomické hodnotenia najmä s cieľom overiť, či sa situácia na trhu v širšom zmysle významne a trvalo zmenila, takže záväzky už nie sú potrebné na vyriešenie problémov s hospodárskou súťažou, ktoré boli identifikované v rozhodnutí o koncentrácii, na základe ktorého boli záväzky vyhlásené za povinné.

38 Treba preto prijať záver, že Komisia disponuje tiež určitou diskrečnou právomocou na posúdenie žiadosti o zrušenie záväzkov, ktoré zahŕňa zložité ekonomické hodnotenia.

39 V dôsledku toho musí Všeobecný súd preskúmať výkon takejto právomoci vzhľadom na mieru voľnej úvahy, ktorá vyplýva z noriem ekonomickej povahy, ktoré sú súčasťou režimu koncentrácií (rozsudok z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 38). Neznamená to však, že Všeobecný súd sa musí zdržať preskúmania toho, ako Komisia vyložila údaje ekonomickej povahy. Všeobecný súd totiž musí najmä overiť nielen hmotnoprávnu presnosť uvádzaných dôkazov, ich spoľahlivosť a koherenciu, ale takisto preskúmať, či tieto aspekty predstavujú celok relevantných údajov, ktoré sa musia zohľadniť na posúdenie komplexnej situácie, a či majú takú povahu, že potvrdzujú z nich vyvodené závery (rozsudok z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 39).

40 Na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, táto judikatúra uvedená v rozsudku z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), nie je v tomto prípade irelevantná z dôvodu, že vec, v ktorej Súdny dvor túto judikatúru stanovil, sa netýkala opätovného preskúmania záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia o koncentrácii. Uvedená judikatúra je totiž celkom všeobecná a navyše bola uplatnená predovšetkým v rôznych sporoch vyplývajúcich z uplatnenia nariadenia č. 139/2004. Okrem toho podľa ustálenej judikatúry v prípadoch, keď inštitúcie disponujú voľnou úvahou, má dodržiavanie záruk poskytnutých právnym poriadkom Únie v správnych konaniach o to väčší význam. Medzi tieto záruky patria najmä povinnosť Komisie starostlivo a nestranne preskúmať všetky relevantné okolnosti prejednávanej veci, právo dotknutej osoby vyjadriť sa, ako aj právo na to, aby bolo napadnuté rozhodnutie dostatočne odôvodnené (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. novembra 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, bod 14, a z 20. marca 2002, ABB Asea Brown Boveri/Komisia, T-31/99, EU:T:2002:77, bod 99).

41 Z uvedeného vyplýva, že Komisia, hoci disponuje určitou diskrečnou právomocou pri posudzovaní žiadosti o zrušenie záväzkov, je napriek tomu povinná vykonať náležité preskúmanie tejto žiadosti, vykonať v prípade potreby vyšetrovanie, prijať primerané opatrenia týkajúce sa dokazovania a založiť svoje zistenia na všetkých relevantných údajoch.

42 Pokiaľ ide o vhodné právne kritérium na posúdenie žiadosti o zrušenie záväzkov, Komisia, ktorá pripomenula, že retroaktívne zrušenie správneho právneho aktu, na základe ktorého boli priznané subjektívne práva alebo podobné výhody, je v rozpore so všeobecnými zásadami práva (rozsudok z 20. novembra 2002, Lagardère a Canal+/Komisia, T-251/00, EU:T:2002:278, bod 139), tvrdí, že také rozhodnutia o zákonných koncentráciách, ktoré priznávajú práva alebo podobné výhody, akým je rozhodnutie z roku 2005, môžu byť zmenené alebo zrušené len za určitých presne vymedzených výnimočných okolností. Tento argument nemožno prijať. Rozhodnutie týkajúce sa žiadosti o zrušenie záväzkov nepredpokladá zrušenie rozhodnutia o povolení koncentrácie, v dôsledku ktorého sa stali tieto záväzky povinné, a na takomto zrušení sa ani nezakladá. Jeho cieľom je overiť, či podmienky stanovené v revíznej doložke, ktoré sú súčasťou záväzkov, boli splnené alebo prípadne či problémy s hospodárskou súťažou, ktoré boli identifikované v rozhodnutí o povolení koncentrácie pod podmienkou splnenia záväzkov, ďalej nepretrvávajú.

43 Je však potrebné spresniť, že vzhľadom na to, že rozhodnutie z roku 2005 sa stalo konečné, žalobkyňa nemôže v rámci tohto konania nepriamo spochybňovať zákonnosť tohto rozhodnutia, a to aj v rozsahu, v akom sa týka záväzkov.

44 Navyše, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého je Komisia vždy povinná pravidelne preskúmavať, a to aj z vlastného podnetu, či sú nápravné opatrenia stále opodstatnené, je toto tvrdenie v prejednávanej veci irelevantné, pretože žalobkyňa podala žiadosť o zrušenie záväzkov.

45 Napokon treba spresniť, že práve stranám, ktorých sa týkajú záväzky, prináleží predložiť dôkazy, ktoré sú dostatočné na preukázanie toho, že požadované podmienky na zrušenie záväzkov boli splnené. Pokiaľ však uvedené strany poskytnú dôkazy, na základe ktorých možno preukázať, že podmienky stanovené v doložkách o preskúmaní záväzkov sú splnené, Komisii prináleží uviesť dôvody, prečo tieto dôkazy nie sú dostatočné alebo spoľahlivé, a v prípade potreby vykonať vyšetrovanie s cieľom overiť, doplniť alebo vyvrátiť dôkazy predložené týmito stranami.

46 Práve na základe všetkých týchto úvah treba preskúmať žalobné dôvody a tvrdenia žalobkyne.

O prvom žalobnom dôvode založenom na uplatnení nesprávneho právneho kritéria, na zjavne nesprávnych posúdeniach, ako aj na porušení zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery

47 Prvý žalobný dôvod sa delí na päť častí. Prvá časť sa zakladá na uplatnení nesprávneho právneho kritéria v rámci posúdenia žiadosti o zrušenie záväzkov, ako aj na porušení zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery. Druhá časť sa zakladá na zjavných pochybeniach pri posúdení dohôd spoločnosti Lufthansa o združení. Tretia časť vychádza z toho, že Komisia nezohľadnila to, že hospodárska súťaž medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane predstavuje „dlhodobý vývoj trhu“. Štvrtá časť sa zakladá na tom, že Komisia nezohľadnila zmenu svojej politiky vo vzťahu k zaobchádzaniu s partnermi združenia. Piata časť vychádza z toho, že Komisia nedodržala svoju všeobecnú politiku v oblasti koncentrácií vo vzťahu k nápravným tarifným opatreniam.

48 Najskôr treba preskúmať prvú časť, následne spoločne druhú a štvrtú časť, ďalej tretiu časť a napokon piatu časť. Záver týkajúci sa posúdenia žalobného dôvodu ako celku bude prijatý po preskúmaní jednotlivých častí.

O prvej časti založenej na uplatnení nesprávneho právneho kritéria v rámci posúdenia žiadosti o zrušenie záväzkov, ako aj na porušení zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery

49 Žalobkyňa v podstate tvrdí, že napadnuté rozhodnutie vychádza z nesprávneho právneho kritéria, keďže Komisia nedisponuje neobmedzenou diskrečnou právomocou v rámci posudzovania žiadostí o zrušenie záväzkov, a domnieva sa, že na základe judikatúry uvedenej v rozsudku z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), a zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery má Komisia prísnejšiu povinnosť náležite preskúmať dlhodobé záväzky a vykonať vyšetrovanie.

50 V prvom rade v rozsahu, v akom – ako to potvrdila žalobkyňa na pojednávaní – v rámci tejto časti žalobkyňa Komisii vytýka, že porušila svoju povinnosť vykonať náležité preskúmanie žiadosti o zrušenie záväzkov, vykonať v prípade potreby vyšetrovanie a založiť svoje zistenia na všetkých relevantných údajoch, ktoré treba zohľadniť, nemá argumentácia rozvinutá na podporu uvedenej časti samostatný význam. Je teda potrebné preskúmať túto časť v spojení s vecnými výhradami uvedenými v ostatných častiach prvého žalobného dôvodu.

51 V druhom rade žalobkyňa tvrdí, že záväzky, na základe ktorých sa stanovujú pokračujúce obmedzenia týkajúce sa určovania cien, sú nezlučiteľné so zásadou proporcionality a s režimom, v rámci ktorého nedochádza k narušeniu hospodárskej súťaže, a že z tohto dôvody by ich mala Komisia pravidelne opakovane preskúmať.

52 Túto argumentáciu treba zamietnuť. Okrem skutočnosti, že dotknuté povinnosti nemajú trvalú povahu, ale sú stanovené iba na dobu neurčitú, treba uviesť, že keďže sa rozhodnutie z roku 2005 stalo konečným, žalobkyňa – ako bolo uvedené v bode 43 vyššie – nemôže v rámci tejto žaloby spochybniť zákonnosť uvedených záväzkov.

53 Navyše, ako zdôrazňuje Komisia, revízne doložky 15.1 a 15.2 vyjadrujú zásadu proporcionality tým, že za výnimočných okolností umožňujú zrušiť, zmeniť alebo nahradiť záväzky, ak sa preukáže, že nie sú viac nevyhnutné alebo primerané, pričom samotná okolnosť, že boli v platnosti niekoľko rokov, nepreukazuje, že vážne pochybnosti, na ktoré tieto záväzky reagujú, boli odstránené a že záväzky už nie sú opodstatnené.

54 Napokon, ako vyplýva z bodu 44 vyššie, Komisii neprináleží pravidelne vykonávať *ex offo* preskúmanie dlhodobých záväzkov, ale naopak stranám, ktorých sa záväzky týkajú, prináleží podať žiadosť o ich zrušenie alebo zmenu a preukázať, že podmienky požadované na tento účel boli splnené.

55 V treťom rade, pokiaľ ide o zásadu ochrany legitímnej dôvery, žalobkyňa tvrdí, že Komisia vyžadovala tarifné záväzky, že s nimi len s neochotou súhlasila vložením revíznej doložky 15.2 a že teda legitímne očakávala, že Komisia skutočne zruší záväzky a v dobrej viere preskúma, či požiadavky podľa revíznej doložky boli splnené.

56 Táto argumentácia nemôže uspieť. Na jednej strane vychádza z nesprávneho predpokladu. Ako vyplýva najmä z odôvodnenia 30 a článku 6 ods. 2 nariadenia č. 139/2004, práve podniky, ktorých sa týka koncentrácia, môžu navrhnúť záväzky, aby bola koncentrácia zlučiteľná s vnútorným trhom, pričom Komisia nemôže uvedeným podnikom ukladať povinnosť prijať záväzky. Na druhej strane tvrdenie je irelevantné v rozsahu, v akom nemožno viac spochybňovať zákonnosť záväzkov, ktoré sa stali na základe rozhodnutia z roku 2005 povinné. Navyše zo spisu nevyplýva, že by Komisia poskytla presné uistenia, pokiaľ ide o zrušenie záväzkov. Napokon treba uviesť, že revízna doložka nemôže sama osebe žalobkyni zaručiť, že jej žiadosti o zrušenie záväzkov sa automaticky vyhovie, keďže zrušenie záväzkov možno priznať len v prípade, že budú splnené podmienky, ktoré boli na tento účel stanovené.

57 Z toho vyplýva, že prvú časť treba zamietnuť, a to okrem výhrady založenej na tom, že Komisia porušila svoju povinnosť vykonať náležité preskúmanie žiadosti o zrušenie záväzkov, vykonať v prípade potreby vyšetrovanie a založiť svoje zistenia na všetkých relevantných údajoch, ktoré treba zohľadniť, pričom táto výhrada sa skúma v rámci ďalších častí prvého žalobného dôvodu.

O druhej a štvrtej časti, ktoré sa zakladajú na zjavne nesprávnom posúdení dohôd spoločnosti Lufthansa o združení vzhľadom na druhú vetu revíznej doložky 15.2 a na tom, že Komisia nezohľadnila zmenu svojej politiky vo vzťahu k zaobchádzaniu s partnermi združenia

58 Žalobkyňa v podstate tvrdí, že Komisia sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia, že nezohľadnila relevantné skutočnosti, že vychádzala z nepreukázaných predpokladov a že v dobrej viere nepreskúmala žiadosť o zrušenie záväzkov, keďže usúdila, že zmeny v dohodách o združení, uzatvorených medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS, neboli dostatočné na zrušenie tarifného záväzku týkajúceho sa linky ZRH – STO. V tejto súvislosti po prvé tvrdí, že v napadnutom rozhodnutí nie je zohľadnené posúdenie, ktoré v súvislosti s tými istými dohodami, ktoré uzatvorili spoločnosti Lufthansa a SAS (a ďalší partneri združenia Star Alliance), vykonala samotná Komisia v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, po druhé že Komisia nezohľadnila zmenu svojej politiky vo vzťahu k zaobchádzaniu s partnermi združenia, po tretie že dohoda o spoločnom letovom kóde preskúmaná v rozhodnutí Komisie K(2012) 2320 z 30. marca 2012 (vec COMP/M.6447 – IAG/bmi, ďalej len „rozhodnutie IAG/bmi“) nie je v prejednávanej veci relevantná a po štvrté že dohoda o spoločnom letovom kóde uzatvorená medzi spoločnosťami Swiss a SAS neobsahuje formy spolupráce, ktoré sú základom zaobchádzania s partnermi spoločnosti Lufthansa v rozhodnutí z roku 2005.

– *Úvodné pripomienky*

59 Na úvod treba predovšetkým konštatovať, že druhá veta revíznej doložky 15.2 výslovne odkazuje iba na zrušenie povinnosti poskytnúť prevádzkové intervaly a nie na zrušenie povinnosti týkajúcej sa taríf. Táto situácia je však výsledkom toho, že – ako vyplýva z bodu 9 vyššie – tarifné záväzky boli prijaté až po skončení rokovania o nápravných opatreniach, teda v čase, keď už bola stanovená druhá veta revíznej doložky 15.2. Ako tvrdí žalobkyňa – bez toho, aby to Komisia spochybnila –, práve z dôvodu nepozornosti a nie úmyselne nebola revízna doložka zmenená tak, aby odrážala toto pridanie tarifných záväzkov. Z toho vyplýva, že druhá veta revíznej doložky 15.2 sa má vykladať tak, že sa uplatňuje nielen na záväzky týkajúce sa prevádzkových intervalov, ale aj na tarifné záväzky. Tento sa výklad uplatní tým viac, pretože tarifné záväzky predstavujú nezvyčajnú povinnosť, ktorá osobitne obmedzuje slobodu strán vstupovať do obchodných vzťahov, takže sa zdá dôležitejšie a opodstatnenejšie upraviť možnosť ich zrušenia. Okrem toho Komisia počas pojednávania výslovne potvrdila, že nespochybňuje tento výklad druhej vety revíznej doložky 15.2.

60 Navyše treba uviesť, že hoci prvá veta revíznej doložky 15.2, ktorá zodpovedá štandardnej revíznej doložke, stanovuje, že Komisia môže zrušiť alebo zmeniť záväzky v prípade dlhodobého vývoja trhu, druhá veta uvedenej doložky stanovuje, že Komisia zruší záväzky v prípade zmeny zmluvných vzťahov. Z obsahu tejto druhej vety, ktorý má nepochybne významnejšiu povahu, však nevyplýva, ako tvrdí žalobkyňa, že na základe akejkoľvek zmeny zmluvných vzťahov má Komisia automaticky povinnosť zrušiť záväzky. Na zrušenie záväzkov podľa druhej vety revíznej doložky 15.2 je totiž potrebné, aby sa zmluvné vzťahy, o ktoré Komisia oprela svoj záver o znížení stimulov hospodárskej súťaže, zmenili v takom rozsahu, že došlo k odstráneniu problémov identifikovaných v rozhodnutí z roku 2005.

61 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že dotknutý tarifný záväzok bol prijatý v reakcii na vážne pochybnosti vyplývajúce z prekrývania činností nie medzi stranami, ale medzi spoločnosťou Swiss a spoločnosťou SAS, ktorá nie je súčasťou skupiny Lufthansa, ale je partnerom združenia Star Alliance a okrem toho ju so spoločnosťou Lufthansa spája séria bilaterálnych dohôd (pozri bod 2, ako aj body 5 až 8 vyššie). Komisia totiž prijala v odôvodnení 22 rozhodnutia z roku 2005 záver, že na základe intenzívnej spolupráce vyplývajúcej z bilaterálnych dohôd uzatvorených so spoločnosťou Lufthansa,

partneri združenia Star Alliance „Austrian, bmi, SAS a United Airlines sa [nemohli] považovať za konkurentov spoločnosti Lufthansa“, pričom „po uskutočnení koncentrácie [mali] len malú, ba dokonca žiadnu motiváciu konkurovať spoločnosti Swiss“.

62 Treba konštatovať, že odôvodnenie je v tejto súvislosti veľmi stručné, keďže rozhodnutie z roku 2005 bez akejkoľvek analýzy jednotlivých dohôd iba uvádza, že bilaterálne dohody uzatvorené medzi spoločnosťou Lufthansa a leteckými spoločnosťami uvedenými v bode 61 vyššie stanovujú „spoločnú cenovú politiku na celosvetovej úrovni, spoločné plánovanie siete a letov, organizáciu systému spoločnej platformy a stratégiu jednotného uvádzania na trh“ a „predstavujú teda právny základ globálnej integrácie sietí spoločností a ich obchodných politík“, pretože „rozsah pôsobnosti a účel týchto dohôd presahujú súbor liniek medzi Nemeckom a ich príslušnými krajinami pôvodu“. Posledná veta odôvodnenia 22 rozhodnutia z roku 2005 uvádza, že „tie isté úvahy sa vzťahujú na spoločnosti LOT a Air Canada, ktorých dohody uzatvorené so spoločnosťou Lufthansa stanovujú prinajmenšom spoločné plánovanie siete a spoločnú cenovú politiku, ktoré presahujú ich jednotlivé krajiny“.

63 Rozhodnutie z roku 2005 tak neobsahuje analýzu alebo individuálne posúdenie jednotlivých bilaterálnych dohôd uzatvorených medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS ani neuvádza dôvody, pre ktoré tieto dohody ovplyvňujú hospodársku súťaž medzi spoločnosťami SAS a Swiss v prípade iných liniek, než na ktoré sa vzťahujú uvedené dohody, takže dopad skončenia jednej alebo druhej z týchto dohôd jasne nevyplýva z rozhodnutia z roku 2005. Nič to nemení na tom, že posúdenie, podľa ktorého takí partneri združenia Star Alliance, akými sú SAS a LOT, nemôžu byť považovaní za konkurentov spoločnosti Lufthansa a majú len malú, ba dokonca žiadnu motiváciu konkurovať spoločnosti Swiss po tom, čo bola vykonaná koncentrácia, sa zakladá na súbore dohôd, ktoré vedú k veľmi širokej spolupráci. V dôsledku toho sa zdá, že zmena alebo zrušenie dohôd, na základe ktorých sa realizuje táto hlbšia integrácia, vedie k odstráneniu problémov s hospodárskou súťažou, ktoré boli identifikované v rozhodnutí z roku 2005, a takisto odôvodňuje zrušenie záväzkov.

64 Práve na základe týchto pripomienok treba preskúmať výhrady a tvrdenia týkajúce sa zmeny zmluvných vzťahov medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS.

– Zmluvné zmeny medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS

65 Na podporu svojej žiadosti o zrušenie záväzkov strany najmä tvrdia, že skončenie dohody o spoločnom podniku k 1. júnu 2013, ako aj akejkoľvek spolupráce medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS, ktorá ide nad rámec používania spoločného štandardného kódu, predstavuje zmenu zmluvných vzťahov v zmysle revíznej doložky 15.2, ktorá odôvodňuje zrušenie tarifného záväzku týkajúceho sa linky ZRH – STO. Komisia v odôvodneniach 39 a 40 napadnutého rozhodnutia uznáva, že zrušenie dohody o spoločnom podniku skutočne predstavuje zmenu zmluvného vzťahu medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS, ktorý existoval v čase prijatia rozhodnutia z roku 2005. Vo svojej správe z 27. júna 2014 dospel splnomocnenec k záveru, že zrušenie dohody o spoločnom podniku predstavuje „podstatnú zmenu trhu“ v zmysle revíznej doložky 15.2, pretože tým bola skončená spoločná prevádzková politika oboch spoločnosti, ktorá zahŕňala určovanie cien a plánovanie siete medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS.

66 V tejto súvislosti treba uviesť, že hoci Komisia nepochybne nie je viazaná stanoviskom splnomocnenca, v zásade má povinnosť prihliadnuť k nemu, a to tým viac, že sama prvýkrát 16. júna 2014 a druhýkrát 5. apríla 2016 o toto stanovisko požiadala. V odôvodneniach 30 až 46 napadnutého rozhodnutia, ktoré obsahuje hodnotenie Komisie v súvislosti so skončením dohody o spoločnom podniku, však Komisia nielenže nevykonala nijakú analýzu posúdenia nachádzajúceho sa v uvedených stanoviskách, ale ani ich nespomína. Okrem toho zhrnutie nachádzajúce sa v odôvodneniach 27 a 29 napadnutého rozhodnutia verne neodráža stanoviská splnomocnenca, tak ako ich Komisia predložila v prílohe vyjadrenia k žalobe. Na jednej strane na rozdiel od toho, čo sa uvádza v odôvodnení 27 napadnutého rozhodnutia, splnomocnenec vo svojom stanovisku z 27. júna 2014 totiž neusúdil, že otázka, či podstatná zmena trhu vyplývajúca zo skončenia dohody o spoločnom podniku medzi spoločnosťami

Lufthansa a SAS, pokiaľ ide o linku ZRH – STO, odôvodňovala zrušenie záväzkov, prekračuje rámec jeho oprávnenia, ale usúdil, že práve otázka, či Komisia vo svojom rozhodnutí z roku 2005 založila svoje posúdenie týkajúce sa vzťahov medzi spoločnosťami Lufthansa a LOT na zákonnej praxi uplatňovanej v danom období alebo na určitej domnienke, pokiaľ ide o linku ZRH – WAW, prekračovala uvedené oprávnenie. Na druhej strane, hoci podľa odôvodnenia 29 napadnutého rozhodnutia splnomocnenec zmenil 3. mája 2016 svoje pôvodné stanovisko a vyhlásil, že nezistil nijakú výnimočnú okolnosť v zmysle revíznej doložky 15.1, pokiaľ ide o linky ZRH – STO a ZRH – WAW, treba uviesť, že dokument z 3. mája 2016 nepredstavuje druhé stanovisko splnomocnenca, ale ide o odpovede na sériu otázok, ktoré sa týkajú revíznej doložky 15.1 a nie revíznej doložky 15.2. Naproti tomu splnomocnenec vo svojom druhom stanovisku z 13. apríla 2016, ako to navyše výslovne uviedla Komisia vo svojom vyjadrení k žalobe, v podstate zopakoval predchádzajúce závery z 27. júna 2014 a ozrejmil skutočnosť, že sadzby triedy business class na oboch linkách boli výrazne znížené po tom, čo boli zavedené nové tarify. Okrem toho Komisia v napadnutom rozhodnutí ani neskúmala rozsah a vplyv skončenia dohody o spoločnom podniku, hoci táto dohoda predstavovala zásadný nástroj spolupráce medzi spoločnosťami Swiss a SAS.

67 V tejto súvislosti sa v odôvodnení 43 napadnutého rozhodnutia uvádza, že keďže posúdenie vykonané v rozhodnutí z roku 2005 vychádza nielen z dohody o spoločnom podniku, ale aj z celkového posúdenia spolupráce medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS, a keďže bilaterálna dohoda o združení z roku 1995, ktorá umožňuje túto spoluprácu, bola stále účinná, samotné skončenie dohody o spolupráci týkajúcej sa letov medzi Nemeckom a Škandináviou neumožňuje dospieť k záveru, že by sa súčasné zmluvné vzťahy medzi oboma spoločnosťami zmenili takým podstatným spôsobom, že by boli odstránené obavy, ktoré boli uvedené v rozhodnutí z roku 2005 v súvislosti s linkou ZRH – STO. Zdá sa tak, že zachovanie bilaterálnej dohody o združení z roku 1995 predstavuje dôvod na zamietnutie žiadosti o zrušenie záväzkov.

68 V odôvodnení 48 napadnutého rozhodnutia sa navyše v tejto súvislosti uvádza, že keďže bilaterálna dohoda o združení z roku 1995 je základom všetkých ďalších bilaterálnych dohôd uzatvorených medzi oboma spoločnosťami, jej skončenie, posudzované spoločne so skončením dohody o spoločnom podniku, by v zásade mohlo predstavovať podstatnú zmenu zmluvného vzťahu, ktorý bol posúdený v rozhodnutí z roku 2005.

69 Ako sa však výslovne uvádza v odôvodneniach 4, 32 a 47 napadnutého rozhodnutia, Lufthansa počas správneho konania navrhla skončiť bilaterálnu dohodu o združení, pokiaľ by v dôsledku tohto skončenia mohla Komisia vyhovieť jej žiadosti o zrušenie záväzkov týkajúcich sa linky ZRH – STO.

70 Komisia preto nemohla v odôvodnení 43 napadnutého rozhodnutia usúdiť, že v dôsledku skončenia dohody o spoločnom podniku nebolo možné prijať záver o podstatnej zmene zmluvných vzťahov z dôvodu, že bilaterálna dohoda o združení bola stále účinná.

71 Komisia v tejto súvislosti tvrdí, že bilaterálna dohoda o združení nebola nikdy skončená a že návrh spoločnosti Lufthansa týkajúci sa skončenia tejto dohody neprestavoval nikdy formálny záväzok. V dôsledku toho sa domnieva, že napadnuté rozhodnutie sa nemohlo zakladať na ústnom nezáväznom návrhu spoločnosti Lufthansa, ktorý sa týkal prípadného skončenia bilaterálnej dohody o združení.

72 Túto argumentáciu nemožno prijať. Ako tvrdí žalobkyňa a ako vyplýva z odôvodnení 4, 32 a 47 napadnutého rozhodnutia, táto argumentácia vychádza z predpokladu, že Lufthansa by skončila túto dohodu, pokiaľ by sa to zdalo byť dostatočné na to, aby Komisia zrušila záväzky týkajúce sa taríf. Okrem toho Komisii prináležalo, ak by to považovala za nevyhnutné, navrhnúť počas správneho konania, aby Lufthansa vykonala tento záväzok spôsobom, ktorý považuje za vhodný.

73 Z toho vyplýva, že Komisia tým, že nepreskúmala vplyv skončenia dohody o spoločnom podniku samostatne ani spoločne so záväzkom skončiť tiež bilaterálnu dohodu o združení, nezohľadnila všetky relevantné skutočnosti na posúdenie žiadosti o zrušenie záväzkov, ktorá sa zakladala na zmene zmluvných vzťahov medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS.

74 Je však potrebné uviesť, že podľa ďalších odôvodnení napadnutého rozhodnutia, zamietnutie žiadosti sa zakladá na iných dôvodoch, než je absencia skutočného skončenia bilaterálnej dohody o združení.

75 V závere časti napadnutého rozhodnutia venovanej zmluvným zmenám (odôvodnenia 68 až 70) tak Komisia potom, čo zdôraznila, že skončenie dohody o spoločnom podniku nebolo postačujúce, uviedla, že „nedošlo k nijakej zmene konkurenčných podmienok na linke ZRH – WAW, v prípade ktorej sa zdala byť spolupráca medzi spoločnosťami Lufthansa a LOT menej intenzívna než v prípade linky ZRH – STO“, aby následne z toho vyvodila záver, že tarifné záväzky týkajúce sa linky ZRH – WAW by mali byť zachované a v dôsledku toho aj tarifné záväzky týkajúce sa linky ZRH – STO. Toto odôvodnenie treba odmietnuť, pretože bolo uvedené na základe obyčajných hypotetických úvah, neobsahuje ani len menšie konkrétne preskúmanie relevantných skutočností týkajúcich sa každej linky a nezakladá sa tautologickej argumentácii, keďže porovnaním medzi oboma linkami sa odôvodňuje zamietnutie žiadosti v prípade prvej linky, ktoré zas odôvodňuje zamietnutie žiadosti v prípade druhej linky. Navyše Komisia v odôvodnení 68 napadnutého rozhodnutia zdôraznila, že samotná skutočnosť, že nedošlo k vstupu nového dopravcu, by sa okrem iného mohla považovať za dôvod na zachovanie tarifných záväzkov týkajúcich sa oboch liniek ZRH – STO a ZRH – WAW. Toto posledné odôvodnenie je nesprávne. Vstup nového dopravcu na linke ZRH – STO alebo na linke ZRH – WAW nepredstavuje podmienku, ktorá je potrebná na zrušenie záväzkov v súlade s revíznymi doložkami, ale odlišný dodatočný dôvod spôsobujúci automaticky zánik tarifných záväzkov v súlade s doložkou 11.1 záväzkov.

76 Z odôvodnení 49, 70, 95 a 112 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že Komisia usúdila, že skončenie dohody o spoločnom podniku a návrh skončiť tiež bilaterálnu dohodu o združení neboli dostatočné najmä z dôvodu, že v roku 2006 bola medzi spoločnosťami Swiss a SAS uzatvorená dohoda o spoločnom letovom kóde. Takisto podľa odôvodnenia 95 napadnutého rozhodnutia „aj keď sa podmienky, na základe ktorých možno požiadať o zrušenie záväzkov, považovali za splnené“, treba v rámci posúdenia žiadosti o zrušenie záväzkov zohľadniť tiež uzatvorenie tejto dohody o spoločnom letovom kóde. Význam, ktorý Komisia pripisuje tejto dohode, vyplýva napokon z odôvodnení 5 a 104 napadnutého rozhodnutia, kde sa uvádza, že 5. marca 2015 informovala Komisia žalobkyňu, že môže dosiahnuť zrušenie záväzkov, ak vykoná určité zmeny v dohode o spoločnom letovom kóde spoločností Swiss a SAS – konkrétne obmedzí jej pôsobnosť na transferových cestujúcich – bez toho, aby tento návrh podliehal čo i len menšej výhrade alebo podmienke spočívajúcej v zrušení bilaterálnej dohody o združení alebo vo vykonaní vyšetrovania.

77 Hoci odôvodnenie napadnutého rozhodnutia bolo prinajmenšom nejasné, treba tiež preskúmať, či Komisia mohla dospieť k záveru, že skončenie dohody o spoločnom podniku spolu s návrhom na skončenie bilaterálnej dohody o združení neboli dostatočné na vyhovenie žiadosti o zrušenie záväzkov z dôvodu dohody o spoločnom letovom kóde, ktorú Swiss uzatvorila so spoločnosťou SAS v roku 2006.

78 Žalobkyňa v tejto súvislosti uvádza dve série tvrdení, z ktorých prvá sa týka posúdenia tých istých dohôd, ktoré vykonala Komisia v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, a údajnej zmeny politiky vo vzťahu k zaobchádzaniu s partnermi združenia, a druhá dohody o spoločnom letovom kóde, ktorú uzatvorili Swiss a SAS.

– O rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a údajnej zmene politiky Komisie v oblasti zaobchádzania s partnermi združenia

79 Žalobkyňa Komisii vytýka, že neprihliadla k posúdeniu, ktoré vykonala v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines v súvislosti s tými istými dohodami, ktoré Lufthansa uzatvorila so spoločnosťou SAS a s ďalšími partnermi združenia Star Alliance. Žalobkyňa všeobecnejšie tvrdí, že v období po prijatí rozhodnutia Lufthansa/Brussels Airlines zmenila Komisia svoju politiku v oblasti zaobchádzania s partnermi združenia, takže ak by bola koncentrácia Lufthansa/Swiss oznámená dnes, linky ZRH – STO a ZRH – WAW by sa nepovažovali za dotknuté trhy a na získanie povolenia koncentrácie by neboli potrebné záväzky.

80 Treba zdôrazniť, že výhrady uvedené v bode 79 vyššie, na rozdiel od výhrad týkajúcich sa zmluvných zmien v pravom zmysle slova a dohody o spoločnom letovom kóde, ktorá bola uzatvorená medzi spoločnosťami Swiss a SAS, predložila žalobkyňa s cieľom spochybniť posúdenie, ktoré vykonala Komisia tak v súvislosti s linkou ZRH – STO, ako aj s linkou ZRH – WAW.

81 Komisia najskôr pripomína, že každá koncentrácia sa posudzuje individuálne na základe skutkových a právnych okolností, ktorými sa takáto transakcia vyznačuje. Žalobkyňa teda nemohla vychádzať z údajných rozdielnych posúdení, ktoré Komisia vykonala vo vzťahu k iným veciam.

82 Komisia sa navyše domnieva, že napadnuté rozhodnutie nie je v rozpore s posúdením vykonaným v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a že jej prístup týkajúci sa hodnotenia vzťahov medzi účastníkmi koncentrácie a tretími stranami v odvetví leteckej dopravy sa citeľne nezmenil od prijatia rozhodnutia z roku 2005. V každom prípade nemožno hovoriť o dlhodobom vývoji trhu alebo *a fortiori* o zmene súvisiacich dohôd medzi spoločnosťou Lufthansa a jej partnermi zo združenia.

83 V tejto súvislosti treba najskôr pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry, keď Komisia rozhoduje o zlučiteľnosti koncentrácie so spoločným trhom na základe oznámenia a spisu, ktoré sa týkajú tejto koncentrácie, žalobca nemá právo spochybniť jej zistenia z dôvodu, že sa líšia od zistení v inej veci, vychádzajúc z odlišného oznámenia a spisu, a to aj v prípade, keď relevantné trhy sú v daných dvoch veciach podobné, ba dokonca zhodné (rozsudky zo 14. decembra 2005, General Electric/Komisia, T-210/01, EU:T:2005:456, bod 118, a z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 142). V súlade s touto judikatúrou ani Komisia ani *a fortiori* Všeobecný súd nie sú v prejednávanej veci viazaní skutkovými zisteniami a ekonomickými posúdeniami obsiahnutými v predchádzajúcich rozhodnutiach.

84 V prejednávanej veci však argumentáciu žalobkyne nemožno odmietnuť na základe judikatúry citovanej v bode 83 vyššie.

85 Na jednej strane žalobkyňa nepoukazuje na obyčajný rozdiel v posúdení medzi napadnutým rozhodnutím a akýmkoľvek iným rozhodnutím, ale na zmenu politiky, keďže v rámci vymedzenia dotknutých trhov Komisia viac nezohľadňovala partnerov združenia.

86 Na druhej strane sa žalobkyňa odvoláva na analýzu tých istých dohôd medzi tými istými stranami, v tom istom kontexte a v súvislosti s tou istou problematikou, ktorú Komisia vykonala v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, ktoré bolo určené tiež žalobkyni.

87 Hoci prípadný rozdiel v analýze medzi rozhodnutím Lufthansa/Brussels Airlines a napadnutým rozhodnutím alebo údajná zmena politiky Komisie isto sami osebe neumožňujú prijať záver o nezákonnosti napadnutého rozhodnutia, naopak si vyžadujú overiť, či Komisia aspoň vykonala podrobné preskúmanie argumentácie žalobkyne, podľa ktorej neboli partneri združenia viac zohľadnení pri vymedzení dotknutých trhov.

88 Okrem toho, ako bolo uvedené v bode 13 vyššie, práve posúdenie uvedené v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, ako aj zmena politiky Komisie v oblasti zaobchádzania s partnermi združenia predstavujú spolu so skončením dohody o spoločnom podniku a s existenciou hospodárskej súťaže medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane jeden z troch dôvodov, ktoré boli základom žiadosti o zrušenie záväzkov. Zo spisu vyplýva, že otázka bola navyše predmetom diskusií počas celého správneho konania.

89 Okrem toho treba uviesť, že údajná zmena politiky Komisie vo vzťahu k partnerom združenia bola preskúmaná v jednej celej časti napadnutého rozhodnutia (odôvodnenia 71 až 83) a že odôvodnenie uvedeného rozhodnutia spočíva najmä v tomto posúdení, ktoré tak žalobkyňa môže spochybniť.

90 Z vyššie uvedeného vyplýva, že argumentáciu žalobkyne založenú na rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a na následnej zmene politiky Komisie vo vzťahu k partnerom združenia nemožno odmietnuť z dôvodu, že predchádzajúce rozhodnutia nepredstavujú relevantný právny rámec, v dôsledku čoho je potrebné vykonať jej analýzu.

91 V prvom rade treba v tejto súvislosti uviesť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí neposkytla žiadnu odpoveď na tvrdenie, ktoré sa zakladá na rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, hoci sa toto tvrdenie uvádza v odôvodneniach 73 a 74 napadnutého rozhodnutia. Toto neposkytnutie odpovede je tým významnejšie, že sa týka skutočnosti, ktorá predstavuje jeden zo základných prvkov žiadosti o zrušenie záväzkov, a že v liste z 20. novembra 2015 žalobkyňa zdôraznila zjavný význam toho, aby Komisia (opätovne) preskúmala dohody, ktoré Lufthansa uzatvorila so spoločnosťami SAS a LOT a ktoré boli preskúmané v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines.

92 Rovnako skutočnosti, ktoré uviedla Komisia vo svojich písomných podaniach pred Všeobecným súdom, nedokážu odôvodniť rozdiel v analýze medzi napadnutým rozhodnutím a rozhodnutím Lufthansa/Brussels Airlines, keďže sa v skutočnosti uvádzajú v oboch veciach.

93 Komisia totiž iba tvrdí, že v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines dospela k záveru, že nebolo potrebné očakávať účinky koncentrácie, keďže dohody o spolupráci spoločnosti Lufthansa najmä so spoločnosťami SAS a LOT sa pravdepodobne nebudú vzťahovať na druhého účastníka koncentrácie. Ako však tvrdí žalobkyňa, to isté platí v prejednávanej veci, pretože sa týka tých istých dohôd o spolupráci s tými istými stranami a je nepochybné, že uvedené dohody neobsahujú doložku o automatickom rozšírení bez opätovného prerokovania a že dohody o spolupráci medzi spoločnosťou Lufthansa na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane sa skutočne nerozšírili na Swiss. Komisia opätovne tvrdí, že usúdila, že Swiss sa stane dcérskou spoločnosťou spoločnosti Lufthansa a že vstúpi do združenia Star Alliance. Ani tu neexistuje rozdiel, keďže Brussels Airlines sa takisto stala dcérskou spoločnosťou spoločnosti Lufthansa a vstúpila do združenia Star Alliance.

94 V druhom rade, pokiaľ ide o zmenu politiky v súvislosti so zaobchádzaním s partnermi združenia, Komisia v napadnutom rozhodnutí odkazuje na rozhodnutie IAG/bmi, aby preukázala, že zo svojej právomoci v zásade nevylúčila vzťahy medzi partnermi združenia ani vplyv týchto vzťahov na motiváciu týchto partnerov, aby si po koncentrácii konkurovali.

95 Ako však uvádza žalobkyňa, Komisia v odôvodnení 160 rozhodnutia IAG/bmi výslovne vyhlásila, že „v súlade s predchádzajúcimi rozhodnutiami Komisie, neboli partneri združenia IAG zohľadnení na účely vymedzenia dotknutých trhov“.

96 Okrem toho, hoci v napadnutom rozhodnutí a vo vyjadreniach pred Všeobecným súdom Komisia tvrdí, že v rozhodnutí IAG/bmi boli existujúce vzťahy medzi jednou zo strán a tretími osobami týkajúce sa spoločného letového kódu zohľadnené pri posudzovaní situácie hospodárskej súťaže, je potrebné uviesť, ako zdôraznila žalobkyňa a ako to Komisia pripustila vo svojich vyjadreniach pred Všeobecným súdom, že v skutočnosti sa prekrývanie činností, ktoré boli v tejto veci relevantné, týkalo samotných účastníkov koncentrácie, t. j. spoločností bmi a British Airways – pričom táto posledná uvedená

spoločnosť má postavenie obchodného dopravcu predávajúceho letenky na letoch spoločnosti Royal Jordanian –, a nie spoločností bmi a Royal Jordanian – ktorá bola partnerom združenia spoločnosti British Airways. Ako tvrdí žalobkyňa, rozhodnutie IAG/bmi je skôr klasickou analýzou koncentrácie, než uplatnením analýzy rozvinutej v rozhodnutí z roku 2005, podľa ktorej musia byť nezávislí partneri združenia zahrnutí do vymedzenia trhov.

97 Navyše žalobkyňa počas správneho konania a pred Všeobecným súdom zdôraznila, že Komisia vo svojom rozhodnutí K(2009) 6690 v konečnom znení z 28. augusta 2009, ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú so spoločným trhom a Dohodou o EHP (vec COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines), sledovala rovnaký prístup ako v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a nepreskúmala teda prekrývania liniek, ktoré vyplývali výlučne z prekrývaní medzi letmi zabezpečovanými spoločnosťou Austrian Airlines a letmi, ktoré zabezpečujú partneri združenia Star Alliance, najmä LOT a SAS. Rovnako podľa žalobkyne Komisia vo svojom rozhodnutí K(2010) 5008 zo 14. júla 2010 (vec COMP/M.5747 – Iberia/British Airways) nepreskúmala prekrývania liniek, ktoré vyplývali výlučne z letov zabezpečovaných partnermi združenia spoločností Iberia a British Airways. Treba konštatovať, že ani v napadnutom rozhodnutí, ktoré v skutočnosti preberá tvrdenie žalobkyne, ani vo svojich vyjadreniach pred Všeobecným súdom Komisia v tejto súvislosti neposkytla nijakú odpoveď.

– O dohode o spoločnom letovom kóde uzatvorenej medzi spoločnosťami Swiss a SAS

98 Na úvod je potrebné uviesť, že hoci Swiss uzatvorila dohody o spoločnom letovom kóde tak so spoločnosťou SAS v roku 2006, ako aj so spoločnosťou LOT v roku 2007, žalobkyňa v žalobe výslovne spochybnila iba posúdenie, ktoré v tejto súvislosti vykonala Komisia, pokiaľ ide o linku ZRH – STO, pričom nevzniesla výhradu, pokiaľ ide o posúdenie dohody o spoločnom letovom kóde medzi spoločnosťami Swiss a LOT, ktorá sa týka linky ZRH – WAW.

99 Dohoda o spoločnom letovom kóde medzi spoločnosťami Swiss a SAS bola uzatvorená v roku 2006 a Komisia ju teda v rozhodnutí z roku 2005, na základe ktorého sa stali záväzky povinné, nezohľadnila, aby prijala záver, že vzhľadom na rôzne dohody o spolupráci medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS mala posledná uvedená spoločnosť po uskutočnení koncentrácie len malý záujem konkurovať spoločnosti Swiss.

100 Na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, na základe tejto jedinej okolnosti nemožno dospieť k záveru, že dohodu o spoločnom letovom kóde uzatvorenú medzi spoločnosťami Swiss a SAS nebolo možné zohľadniť v rámci preskúmania žiadosti o zrušenie záväzkov.

101 Hoci je totiž pravda, že revízna doložka 15.2 odkazuje na zmenu v dohodách, na ktorých Komisia založila svoje zistenie o znížení stimulov hospodárskej súťaže, napriek tomu by dohoda o spoločnom letovom kóde v prejednávanej veci mohla byť relevantná na účely celkového posúdenia, či sa zmluvné vzťahy zmenili v takom rozsahu, že sa odstránia problémy s hospodárskou súťažou, ktoré boli identifikované v rozhodnutí z roku 2005 a odôvodňovali záväzky.

102 Uplatnenie čisto formálneho výkladu revíznej doložky 15.2, ktorý by spočíval v tom, že sa zohľadnia iba zmeny samotných dohôd, ktoré existovali v čase prijatia rozhodnutia z roku 2005, by totiž stranám umožnilo, ako sa uvádza v odôvodnení 103 napadnutého rozhodnutia, vyhnúť sa uplatneniu záväzkov tým, že by staré dohody o spolupráci nahradili novými podobnými dohodami.

103 Je preto potrebné preskúmať, či dohoda o spoločnom letovom kóde uzatvorená medzi spoločnosťami Swiss a SAS vykazuje dostatočne úzke väzby so zmluvnými vzťahmi a s problémami s hospodárskou súťažou uvedenými v rozhodnutí z roku 2005.

104 V tejto súvislosti treba uviesť, ako správne tvrdí žalobkyňa a ako to uznáva Komisia, že dohoda o spoločnom letovom kóde a dohody o spolupráci sa od seba odlišujú, pokiaľ ide o ich rozsah, obsah a zmluvné strany.

105 Bilaterálna dohoda o združení, uzatvorená medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS, sa tak vzťahuje na spoluprácu medzi týmito dvomi leteckými spoločnosťami v takom stave, v akom sa nachádzali v danom čase, a nezahŕňa také budúce pridružené spoločnosti, akou je Swiss, zatiaľ čo dohoda o spoločnom letovom kóde bola medzi spoločnosťami Swiss a SAS uzatvorená v roku 2009 a vzťahuje sa výlučne na linky zabezpečované spoločnosťami Swiss a SAS a nie na linky, ktoré zabezpečuje Lufthansa.

106 Predmet bilaterálnej dohody o združení a predmet dohôd o spoločnom letovom kóde sa takisto zásadne odlišujú. Ako bolo totiž uvedené v odôvodnení 22 rozhodnutia z roku 2005, dohody o spolupráci uzatvorené spoločnosťou Lufthansa a spomedzi týchto dohôd najmä bilaterálna dohoda o združení, ktorá bola základom spolupráce, stanovovali „spoločnú cenovú politiku na celosvetovej úrovni, spoločné plánovanie siete a letov, organizáciu systému spoločnej platformy a stratégiu jednotného uvádzania na trh“ a „predstav[ovali] teda právny základ globálnej integrácie sietí spoločností a ich obchodných politík“. Naproti tomu dohoda o spoločnom letovom kóde je dohodou, ktorá je v odvetví leteckej dopravy bežná a na základe ktorej mohla Swiss predávať okrem leteniek na lety, ktoré zabezpečuje sama, aj letenky pod vlastným identifikačným kódom (t. j. ako „obchodný dopravca“) na lety zabezpečované spoločnosťou SAS a naopak.

107 Ako zdôrazňuje žalobkyňa bez toho, aby to Komisia spochybňovala, v rámci dohody o spoločnom letovom kóde tak neexistuje nijaká „spoločná cenová politika“. Takisto v rámci tejto dohody neexistuje nijaké „spoločné plánovanie siete a letov“, keďže každý dopravca si môže plánovať svoje vlastné lety. Dohoda o spoločnom letovom kóde nestanovuje nijakú „organizáciu systému spoločnej platformy“, keďže dopravca prevádzkuje svoju vlastnú platformu podľa svojich vlastných priorít. Napokon v rámci dohody o spoločnom letovom kóde neexistuje nijaká „stratégia jednotného uvádzania na trh“, keďže každý dopravca predáva svoje vlastné letenky prostredníctvom svojich vlastných kanálov.

108 Komisia však tvrdí, že tak dohoda o spoločnom letovom kóde, ako aj bilaterálna dohoda o združení sú súčasťou širšieho zmluvného vzťahu, ktorý je základom posúdenia linky ZRH – STO, a sú teda relevantné na účely uplatniteľnosti revíznej doložky 15.2.

109 Za predpokladu, že by dohoda o spoločnom letovom kóde mohla byť posúdená ako relevantná na účely uplatniteľnosti revíznej doložky 15.2, je potrebné tiež overiť, či na základe tejto dohody možno preukázať, že SAS nemožno považovať za konkurenta spoločnosti Swiss, alebo prinajmenšom obmedziť hospodársku súťaž medzi spoločnosťami Swiss a SAS.

110 V tejto súvislosti treba konštatovať, že Komisia v napadnutom rozhodnutí nevykonala konkrétnu analýzu dohody o spoločnom letovom kóde ani neuvádza skutočnosti, ktoré by mohli preukázať, že uvedená dohoda obmedzuje hospodársku súťaž medzi spoločnosťami Swiss a SAS, ale obmedzuje sa len na uvedenie hypotetických úvah. Odôvodnenie 99 napadnutého rozhodnutia tak stanovuje:

„Pokiaľ ide o prípadný vplyv takýchto dohôd o spoločnom letovom kóde na hospodársku súťaž v rámci každej z týchto dvoch liniek, Komisia usudzuje, že tieto existujúce dohody o spoločnom letovom kóde sú relevantné na účely posúdenia koncentrácie. Ak by bola podobná koncentrácia oznámená dnes, dohody o spoločnom letovom kóde uzatvorené medzi spoločnosťami Swiss, SAS a LOT by mohli spôsobiť problémy s hospodárskou súťažou a stranám by mohla vzniknúť povinnosť navrhnúť záväzky s cieľom odstrániť tieto problémy…“.

111 Komisia pred Všeobecným súdom tvrdí, že štruktúra dohôd o spoločnom letovom kóde odhaľuje, že strany vo všeobecnosti na seba navzájom vyvíjajú obmedzený konkurenčný tlak. V tejto súvislosti tvrdí, že v rámci paralelných dohôd o spoločnom letovom kóde, ako v prejednávanej veci, je málo

pravdepodobné, že by obe letecké spoločnosti, ktoré spoločne využívajú svoje kódy, súhlasili s tým, aby jedna z nich predávala miesta na sedenie pri spoločnom využívaní kódu na letoch druhej spoločnosti za nižšie tarify, a to vzhľadom na pokles príjmov, ktorý by z toho vyplýval.

112 Treba konštatovať, že tieto skutočnosti sú opäť čisto hypotetické a nevyplývajú z konkrétnej analýzy dohody o spoločnom letovom kóde v prejednávanej veci a jej účinkov. Okrem toho, ako uznáva Komisia, Swiss a SAS sa dohodli, že budú akceptovať rezervácie, ktoré uskutočnila druhá strana, ako aj tarify, ktoré za svoje rezervácie vyfakturovala druhá strana. Žalobkyňa v tomto ohľade tiež zdôrazňuje – bez toho, aby to Komisia spochybnila –, že prevádzkujúci dopravcovia často ponúkajú nižšie tarify na lety, ktoré sami zabezpečujú, než na lety zabezpečované partnerom, s ktorým využívajú spoločný letový kód, pretože znášajú riziko nepredaných miest na sedenie, zatiaľ čo obchodný dopravca získa za predaj miesta na sedenie na lete, ktorý zabezpečuje iný dopravca, aspoň malú províziu.

113 Navyše treba uviesť, že na základe skutočností uvedených Komisiou – za predpokladu, že by boli preukázané – možno v každom prípade preukázať iba to, že úroveň hospodárskej súťaže medzi obchodným dopravcom a prevádzkujúcim dopravcom bola nízka, ale nemožno preukázať to, že účinkom dohody o spoločnom letovom kóde bolo obmedzenie hospodárskej súťaže medzi oboma spoločnosťami v prípade letov, ktoré samy uskutočňujú. Inými slovami, hoci je možné, že dohoda o spoločnom letovom kóde vedie iba k nízkej úrovni hospodárskej súťaže v prípade predaja leteniek v rámci využívania spoločného letového kódu, Komisia naproti tomu neuvidela nijakú skutočnosť, ktorá by mohla preukázať, že účinkom dohody o spoločnom letovom kóde je zníženie úrovne hospodárskej súťaže medzi letmi, ktoré zabezpečuje každá z oboch spoločností. Aj keď Komisia tvrdí, že konštatovala, že ceny, ktoré navrhol prevádzkujúci dopravca, boli takmer totožné s cenami, ktoré navrhol obchodný dopravca v prípade miest na sedenie, na ktorých bol využitý spoločný letový kód na tom istom lete, žalobkyňa sa odvoláva – bez toho, aby to bolo spochybnené – na cenový rozdiel medzi letmi, ktoré v ten istý deň zabezpečovali iní dopravcovia. Práve hospodárska súťaž medzi letmi prevádzkovanými spoločnosťami Swiss a SAS je však skôr rozhodujúca na posúdenie existencie hospodárskej súťaže medzi oboma leteckými spoločnosťami.

114 Napokon Komisia pred Všeobecným súdom uznala, že podrobne nezhodnotila vplyv dohody o spoločnom letovom kóde medzi spoločnosťami Swiss a SAS na hospodársku súťaž medzi týmito dvomi spoločnosťami, pokiaľ ide o linku ZRH – STO. Komisia v tejto súvislosti tvrdí, že nemala povinnosť preskúmať skutočnosti uvedené žalobkyňou z dôvodu, že žalobkyňa nepreukázala, že by sa zmluvné vzťahy zmenili v takom rozsahu, že by došlo k odstráneniu problémov s hospodárskou súťažou uvedených v rozhodnutí z roku 2005. Preskúmanie vplyvu dohody o spoločnom letovom kóde na hospodársku súťaž v prípade dotknutej linky však nebolo práve nevyhnutné na účely posúdenia, či a v akom rozsahu mohlo dôjsť na základe uvedenej dohody k obmedzeniu alebo odstráneniu hospodárskej súťaže medzi spoločnosťami Swiss a SAS.

115 Z uvedeného vyplýva, že hoci dohodu o spoločnom kóde možno nepochybne zohľadniť, ani skutočnosť uvedené v napadnutom rozhodnutí ani samotné tvrdenia, ktoré uviedla Komisia vo svojich vyjadreniach pred Všeobecným súdom, nemôžu odôvodniť zamietnutie žiadosti o zrušenie záväzkov, pokiaľ ide o tarifné záväzky týkajúce sa linky ZRH – STO.

O tretej časti založenej na tom, že Komisia nezohľadnila to, že hospodárska súťaž medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane predstavuje „dlhodobý vývoj trhu“ v zmysle prvej vety revíznej doložky 15.2

116 Žalobkyňa Komisii vytýka, že nepreskúmala, či dôkazy o zachovaní hospodárskej súťaže medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane umožnili preukázať „dlhodobý vývoj trhu“, hoci ide o dôvod zrušenia záväzkov, ktorý je výslovne uvedený v prvej vete revíznej doložky 15.2.

117 Žalobkyňa v tomto ohľade tvrdí, že ceny na linkách ZRH – STO a ZRH – WAW sú citeľne nižšie ako ceny z roku 2005, že počet cestujúcich na týchto linkách sa zdvojnásobil a že strany predložili dôkazy o tom, že ceny uplatňované spoločnosťou Swiss v prípade letov, ktoré sama zabezpečuje, sú odlišné od cien uplatňovaných spoločnosťou LOT v prípade miest na letoch, ktoré sama zabezpečuje.

118 Na úvod treba na jednej strane uviesť, že „dlhodobý vývoj trhu“ predstavuje odlišný dôvod zrušenia záväzkov, ktorý je výslovne uvedený v prvej vete revíznej doložky 15.2, a na druhej strane že Komisia nespochybňuje, že existenciu hospodárskej súťaže medzi spoločnosťami Swiss, SAS a LOT možno považovať za dlhodobý vývoj trhu. Za týchto podmienok bolo nesprávne, že táto argumentácia bola v odôvodnení 53 napadnutého rozhodnutia odmietnutá z dôvodu, že „keďže podmienky na vyhovenie žiadosti o zrušenie záväzkov [neboli] splnené, [nebolo] potrebné v tomto rozhodnutí skúmať otázku vývoja cien“. Toto pochybenie je však bez následkov, pretože Komisia v odôvodneniach 54 až 59 napadnutého rozhodnutia preskúmala „v záujme úplnosti“ vývoj cien a úroveň hospodárskej súťaže.

119 V tejto súvislosti Komisia, ktorá pripúšťa, že sa zdá, že grafy predložené žalobkyňou a spoločnosťou Swiss skutočne uvádzajú určitý stupeň cenového rozdielu medzi letmi, ktoré v ten istý deň zabezpečovali iní dopravcovia, v napadnutom rozhodnutí usúdila, že vierohodnosť tejto analýzy zostáva nejasná, v dôsledku čoho by sa mala vykonať dodatočná ekonomická analýza.

120 Ako tvrdí Komisia, zlúčenému podniku, ktorý žiada o zrušenie záväzkov, nepochybne prináleží, aby poskytol dôkazy preukazujúce, že podmienky vyžadované na tento účel, boli splnené, pričom Komisia nemôže mať povinnosť vykonať nový prieskum trhu v prípade každej žiadosti o zrušenie záväzkov. Komisia však disponuje vyšetrovacími právomocami, ako aj účinnými vyšetrovacími prostriedkami a za predpokladu, že by sa domnievala, že dôkazy predložené stranami neboli dostatočne vierohodné alebo relevantné alebo že by mali byť tieto dôkazy doplnené o ďalšie údaje, jej prináleží, aby požadovala presnejšie informácie alebo vykonala v tejto súvislosti vyšetrovanie. Platí to tým viac, že Lufthansa vo svojej odpovedi z 20. novembra 2015 už zdôraznila, že Komisia nemohla iba tvrdiť, že „skutočná úroveň cenovej hospodárskej súťaže na oboch linkách nem[ohla] zostať otvorená“.

121 Strany, ktoré sa opierajú o závery splnomocnenca, tiež tvrdili, že zdvojnásobenie počtu cestujúcich a veľmi citeľné zníženie cien v období od roku 2005 do roku 2014 svedčili o vysokej úrovni hospodárskej súťaže medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami LOT a SAS na druhej strane.

122 Komisia v tejto súvislosti v napadnutom rozhodnutí iba uviedla, že strany nepredložili nijaký nespochybniteľný dôkaz o tom, že tieto zníženia cien boli spôsobené hospodárskou súťažou medzi spoločnosťami Swiss a LOT a že mohli byť skutočne pripísané zníženiu cien paliva alebo účinkom tarifných záväzkov.

123 Ako však bolo uvedené vyššie, Komisia nemôže iba vyžadovať nespochybniteľné dôkazy bez toho, aby tiež spresnila, v čom majú tieto dôkazy spočívať, ale musí preukázať nesprávnosť skutočností, ktoré uviedli strany, prijať opatrenia týkajúce sa dokazovania alebo v prípade potreby vykonať vyšetrovanie s cieľom doplniť alebo vyvrátiť dôvodnosť týchto skutočností.

124 Okrem toho treba uviesť, že Komisia počas pojednávania potvrdila, že nespochybňuje tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého 17 z 32 znížení cien v prípade linky ZRH – STO a 4 z 13 znížení cien v prípade linky ZRH – WAW boli dobrovoľné, t. j. neboli vyžadované na základe nápravných opatrení.

125 Z uvedeného vyplýva, že Komisia nesplnila svoju povinnosť náležite preskúmať relevantné údaje, prijať opatrenia týkajúce sa dokazovania a vykonať potrebné vyšetrovanie s cieľom overiť existenciu konkurenčného vzťahu medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane.

O piatej časti založenej na nedodržaní všeobecnej politiky v oblasti koncentrácií vo vzťahu k nápravným tarifným opatreniam

126 Žalobkyňa tvrdí, že Komisia nezohľadnila nezlučiteľnosť tarifných záväzkov so svojou politikou nápravných opatrení, ako sa uvádza v bode 18 oznámenia o nápravných opatreniach a potvrdzuje prax. Uvádza, že Komisia navyše v týchto posledných rokoch systematicky odmietala tarifné záväzky, ktoré navrhovali strany.

127 Žalobkyňa tvrdí, že tarifné záväzky majú dvojitý potenciálny účinok narušenia hospodárskej súťaže, a to jednak zbavenie cestujúcich na referenčných linkách výhod spojených so zníženiami cien, ktoré by Swiss mohla zamýšľať v prípade absencie dodatočných nákladov spôsobených zodpovedajúcimi zníženiami ceny, ktoré sa vyžadujú na prekrývajúcich sa linkách, a jednak zabránenie vstupu konkurenčnej spoločnosti na trh z dôvodu umelo nižších taríf na prekrývajúcich sa linkách.

128 Žalobkyňa Komisia vytýka, že tieto skutočnosti neposúdila, ale iba uviedla, že linky ZRH – STO a ZRH – WAW predstavovali iba málo vyťažené spojenia, na ktoré nevstúpila žiadna nová spoločnosť napriek nápravným opatreniam týkajúcim sa prevádzkových intervalov.

129 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého sú tarifné záväzky nezlučiteľné s politikou Komisie týkajúcou sa nápravných opatrení, treba v tejto súvislosti predovšetkým pripomenúť, že v rámci tohto konania žalobkyňa nemôže spochybniť zákonnosť záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia z roku 2005, ktoré sa stalo konečným.

130 Následne, ako správne tvrdí Komisia, oznámenie o nápravných opatreniach nezakazuje tarifné záväzky, ale zdôrazňuje sa v ňom, že vo všeobecnosti tieto záväzky neodstránia problémy s hospodárskou súťažou vyplývajúce z horizontálneho prekrývania a že tento typ nápravných opatrení možno považovať za prípustný iba výnimočne, pokiaľ sa uplatňuje prostredníctvom účinných vykonávacích a kontrolných mechanizmov a nehrozí, že naruší hospodársku súťaž.

131 Napokon, keďže každá koncentrácia sa posudzuje individuálne a na základe uplatniteľných skutkových a právnych okolností (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-162/10, EU:T:2015:283, body 142 a 144), okolnosť, že záväzky boli v niektorých veciach, či vo väčšine z nich odmietnuté, nemohla brániť tomu, aby boli v určitej konkrétnej situácii schválené, pokiaľ umožňujú vyriešiť identifikované problémy s hospodárskou súťažou.

132 Po druhé, pokiaľ ide o argumentáciu, podľa ktorej môžu tarifné záväzky spôsobiť narušenie tak na referenčných linkách, ako aj na prekrývajúcich sa linkách, je nutné konštatovať, že Komisia ani v napadnutom rozhodnutí ani pred Všeobecným súdom neuviedla skutočnosti, ktoré by mohli spochybniť uvedenú argumentáciu, pričom iba zdôraznila hypotetickú povahu tejto argumentácie. Okrem toho povinnosť preniesť na linky ZRH – STO a ZRH – WAW zníženia cien uplatnené na referenčných linkách by mohla odradiť tretie letecké spoločnosti prevádzkovať uvedené linky. Mohlo by sa tak stať, že by tarifné záväzky nijak neriešili štrukturálny problém trhu, na ktorého riešenie majú slúžiť, ale práve naopak by prispievali k potrebe svojho trvalého zachovania.

133 V dôsledku toho v prejednávanej veci nejde o posúdenie zákonnosti záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia z roku 2005, ktoré sa stalo konečným, ale o preskúmanie toho, či boli podmienky na zrušenie týchto záväzkov splnené.

134 V tejto súvislosti argumentáciu založenú na skreslení hospodárskej súťaže, za predpokladu, že by bola preukázaná, nemožno považovať za podstatnú zmenu trhu v zmysle prvej vety revíznej doložky 15.2 ani za zmenu zmluvných vzťahov v zmysle druhej vety revíznej doložky 15.2, pričom vo všeobecnosti táto argumentácia neumožňuje preukázať, že problémy s hospodárskou súťažou identifikované v rozhodnutí z roku 2005, ktoré sú základom záväzkov, boli odstránené.

135 Je však potrebné uviesť, že hoci argumentácia založená na riziku skreslenia hospodárskej súťaže neumožňuje preukázať, že podmienky vyžadované v revíznej doložke 15.2 na účely zrušenia záväzkov boli splnené, táto argumentácia práve naopak posilňuje potrebu, aby Komisia vykonala náležité a podrobné preskúmanie žiadosti o zrušenie záväzkov a overila, či sú záväzky stále nevyhnutné a primerané.

Záver týkajúci sa prvého žalobného dôvodu

136 Z uvedeného vyplýva, že Komisia nezohľadnila alebo náležite nepreskúmala argumentáciu založenú na rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, ako aj na zmene politiky vo vzťahu k partnerom združenia a na existencii hospodárskej súťaže medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane.

137 Tieto nedostatky, nech sú akokoľvek poľutovaniahodné, však nemožno pri absencii akejkoľvek zmeny zmluvných vzťahov medzi spoločnosťami Swiss a LOT, v súvislosti s ktorými boli tarifné záväzky vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia z roku 2005, považovať za dostatočné na zrušenie napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom sa týka linky ZRH – WAW.

138 Pokiaľ ide o linku ZRH – STO, treba poukázať nielen na absenciu náležitého preskúmania skutočností uvedených v bode 136 vyššie a zrušenie dohody o spoločnom podniku medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS, ale tiež na to, že Komisia nezohľadnila záväzok žalobkyne zrušiť aj bilaterálnu dohodu o združení medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS ani stanovisko splnomocnenca, v ktorom bol prijatý záver o existencii podstatnej zmeny trhu na linke ZRH – STO, a nevykonala dostatočnú analýzu vplyvu dohody o spoločnom letovom kóde na hospodársku súťaž medzi spoločnosťami Swiss a SAS. V dôsledku toho treba konštatovať, že Komisia sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia tým, že nezohľadnila všetky relevantné údaje, a že skutočnosti uvedené v napadnutom rozhodnutí nemôžu odôvodniť zamietnutie žiadosti o zrušenie záväzkov v prípade linky ZRH – STO (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 39).

139 Z toho vyplýva, že bez toho, aby bolo potrebné preskúmať ďalšie žalobné dôvody a tvrdenia, ktoré uviedla žalobkyňa, napadnuté rozhodnutie treba zrušiť v rozsahu, v akom sa týka linky ZRH – STO. Naproti tomu tieto ďalšie žalobné dôvody a tvrdenia treba preskúmať v rozsahu, v akom sa týkajú zákonnosti napadnutého rozhodnutia, pokiaľ ide o linku ZRH – WAW.

O druhom žalobnom dôvode založenom na porušení zásady riadnej správy vecí verejných

140 Žalobkyňa tvrdí, že Komisia porušila svoju povinnosť náležite a nestranne preskúmať všetky relevantné skutočnosti daného prípadu a v dôsledku toho aj zásadu riadnej správy vecí verejných zakotvenú v článku 41 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie.

141 Žalobkyňa v tomto ohľade tvrdí, že Komisia vôbec nezohľadnila právne tvrdenia, ktoré uviedla, a že v prípade dotknutých liniek uplatnila skôr domnienky a hypotézy v súvislosti s hospodárskou súťažou, než aby vykonala riadne vyšetrovanie v súvislosti so skutkovými okolnosťami. Navyše Komisia nevykonala svoje vlastné vyšetrovanie, pokiaľ ide o vývoj cien a úroveň hospodárskej súťaže, ani užitočne nespolupracovala so splnomocnencom povereným dohľadom, pričom uprednostnila predpoklad, že dohody o spoločnom letovom kóde obmedzujú hospodársku súťaž.

142 To isté odmietnutie náležite preskúmať tvrdenia uvedené spoločnosťou Lufthansa vyplynulo tiež z toho, že Komisia stále opakovala nepresvedčivé právne tvrdenia, na ktoré Lufthansa už odpovedala počas správneho konania.

143 Treba pripomenúť, že v súlade s článkom 41 ods. 1 Charty základných práv „každý má právo, aby inštitúcie, orgány, úrady a agentúry Únie vybavovali jeho záležitosti nestranne, spravodlivo a v primeranej lehote“.

144 V rozsahu, v akom žalobkyňa Komisii vytýka, že nezohľadnila všetky relevantné skutočnosti, aby odôvodnila svoje posúdenie, bola uvedená výhrada preskúmaná v rámci prvého žalobného dôvodu.

145 Pokiaľ ide o výhradu, podľa ktorej Komisia jasne ukázala svoju spôsobilosť náležite nepreskúmať žiadosť o zrušenie záväzkov tým, že vôbec nezohľadnila právne tvrdenia uvedené žalobkyňou, treba uviesť, že samotná skutočnosť, že Komisia spochybnila a zamietla tvrdenia spoločnosti Lufthansa, sama osebe nepreukazuje, že by Komisia postupovala zaujato vo vzťahu k žiadosti o zrušenie záväzkov. Rovnako skutočnosť, že Komisia opakovala údajne nepresvedčivé právne tvrdenia, v prípade ktorých sa Lufthansa domnieva, že už na ne poskytla odpoveď počas správneho konania, môže byť skôr odrazom rozdielu v posúdení, ale sama osebe nepreukazuje odmietnutie nestranne preskúmať žiadosť o zrušenie záväzkov.

146 Okrem toho nemožno tvrdiť, že Komisia vôbec nepreskúmala žiadosť, keďže, ako vyplýva z bodov 14 až 19 vyššie, spoločnosti Lufthansa zaslala viacero žiadostí o informácie a počas správneho konania s ňou uskutočnila rôzne stretnutia.

147 Z toho vyplýva, že druhý žalobný dôvod treba zamietnuť.

O treťom žalobnom dôvode založenom na zneužití právomoci

148 Žalobkyňa tvrdí, že Komisia využila konanie o zrušení záväzku ako prostriedok nátlaku s cieľom prinútiť spoločnosť Swiss, aby skončila zmluvné dojednanie, ktoré nemá nijakú výslovnú väzbu s koncentráciou. Komisia sa vo vzťahu k dohode o spoločnom letovom kóde uzatvorenej medzi spoločnosťami Swiss a LOT v roku 2007 chcela vyhnúť konaniam, ktorú sú stanovené na preskúmanie alebo sankcionovanie prípadných porušení článku 101 ZFEÚ v súlade s nariadením Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch [101 a 102 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205). Najmä z odôvodnenia 104 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že dohoda o spoločnom letovom kóde a jej prípadné protisúťažné účinky predstavujú zásadný dôvod, pre ktorý Komisia zamietla žiadosť o zrušenie záväzkov.

149 Komisia sa tak snažila vyhnúť povinnosti jednak skutočne preukázať údajné protisúťažné účinky dohody o spoločnom letovom kóde, ktorú uzatvorila Swiss, a jednak prijať rozhodnutie, ktoré by podliehalo súdnemu preskúmaniu. Žalobkyňa v tejto súvislosti tvrdí, že vo februári 2011 Komisia začala *ex offo* konanie voči dohodám o spoločnom letovom kóde pokrývajúcom linky podľa jednotlivých platforiem, ktoré boli uzatvorené medzi spoločnosťami Lufthansa a Turkish Airlines a medzi spoločnosťami Brussels Airlines a TAP Air Portugal, avšak potom, čo tieto veci prioritne prešetrovala počas päť a pol roka, stále nedospela ani len k menšiemu záveru.

150 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry akt obsahuje vady vyplývajúce zo zneužitia právomoci iba vtedy, ak z objektívnych, relevantných a zhodujúcich sa dôkazov vyplýva, že bol prijatý s iným výlučným alebo prinajmenšom rozhodujúcim cieľom, ako sú ciele, na dosiahnutie ktorých bola priznaná predmetná právomoc, alebo na vyhnutie sa postupu osobitne stanovenému Zmluvami na riešenie okolností daného prípadu (pozri rozsudok zo 16. apríla 2013, Španielsko a Taliansko/Rada, C-274/11 a C-295/11, EU:C:2013:240, bod 33 a citovanú judikatúru).

151 Treba konštatovať, že žalobkyňa nepredložila objektívne, relevantné a zhodujúce sa nepriame dôkazy preukazujúce, že by Komisia využila konanie o zrušení záväzku ako prostriedok nátlaku s jediným alebo hlavným cieľom prinútiť Swiss, aby skončila dohodu o spoločnom letovom kóde uzatvorenú so spoločnosťou LOT, a to s cieľom vyhnúť sa konaniam stanoveným na preskúmanie a sankcionovanie porušení článku 101 ZFEÚ.

152 Najskôr treba uviesť, že konanie neiniciovala Komisia, ale bolo začaté na žiadosť žalobkyne.

153 Navyše, hoci zo spisu nepochybne vyplýva, že Komisia zastáva názor, že dotknutá dohoda o spoločnom letovom kóde predstavuje v prejednávanej veci problémy s hospodárskou súťažou a že – ako vyplýva najmä z odôvodnení 5, 49, 69 a 95 napadnutého rozhodnutia – zamietnutie žiadosti o zrušenie záväzku je v podstate odôvodnené zachovaním uvedenej dohody alebo absenciou jej zmeny, nemožno z toho vyvodzovať, že by sa Komisia dopustila zneužitia právomoci.

154 Ako bolo uvedené v bodoch 101 až 103 vyššie, Komisia bola oprávnená zohľadniť v rámci svojho posúdenia žiadosti o zrušenie záväzkov dohodu o spoločnom letovom kóde uzatvorenú medzi spoločnosťami Swiss a LOT. Táto dohoda je totiž neoddeliteľnou súčasťou širšieho zmluvného vzťahu, ktorý je základom posúdenia hospodárskej súťaže na linke ZRH – WAW. Keďže Komisia v rozhodnutí z roku 2005 usúdila, že LOT mala vzhľadom na všetky dohody o spolupráci uzatvorené so spoločnosťou Lufthansa len malý záujem konkurovať spoločnosti Swiss, potom dohoda o spoločnom letovom kóde môže predstavovať relevantný prvok na účely posúdenia hospodárskej súťaže na tejto linke, a to bez ohľadu na otázku, či uvedená dohoda môže alebo nemôže v konečnom dôsledku odôvodniť zamietnutie žiadosti.

155 Treba tiež konštatovať, že Komisia neuložila žalobkyni povinnosť zrušiť dohodu o spoločnom letovom kóde, ale s cieľom uľahčiť dosiahnutie zrušenia záväzku stranám iba navrhla, aby túto dohodu skončili alebo aspoň obmedzili jej pôsobnosť na linky na výstupe alebo na vstupe, a znížili tak úroveň spolupráce medzi zlúčeným subjektom a spoločnosťou LOT.

156 Z toho vyplýva, že skutočnosti, ktoré uviedla žalobkyňa, nemožno považovať za skutočnosti predstavujúce objektívne, relevantné a zhodujúce sa nepriame dôkazy o zneužití právomoci, a že tretí žalobný dôvod treba zamietnuť.

157 Zo všetkých uvedených úvah vyplýva, že napadnuté rozhodnutie treba zrušiť v rozsahu, v akom sa týka linky ZRH – STO, a že v zostávajúcej časti treba žalobu zamietnuť.

O trovách

158 Podľa článku 134 ods. 3 rokovacieho poriadku, ak mali účastníci konania úspech len v časti predmetu konania, každý z nich znáša vlastné trovy konania.

159 Za okolností predmetnej veci je opodstatnené rozhodnúť, že každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (šiesta komora)

rozhodol takto:

1. **Rozhodnutie Komisie K(2016) 4964 final z 25. júla 2016, ktorým bola zamietnutá žiadosť spoločnosti Deutsche Lufthansa AG o zrušenie určitých záväzkov, ktoré boli vyhlásené za povinné na základe rozhodnutia Komisie zo 4. júla 2005 o povolení koncentrácie vo veci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, sa zrušuje v rozsahu, v akom sa týka linky Zürich – Štokholm.**

2. **V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**

3. **Každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania.**

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 16. mája 2018.

Podpisy

Obsah

Okolnosti predchádzajúce sporu 1

Rozhodnutie o povolení koncentrácie medzi spoločnosťami Lufthansa a Swiss International Air Lines Ltd 2

Napadnuté rozhodnutie 3

Konanie a návrhy účastníkov konania 5

Právny stav 6

Úvodné pripomienky 6

O prvom žalobnom dôvode založenom na uplatnení nesprávneho právneho kritéria, na zjavne nesprávnych posúdeniach, ako aj na porušení zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery 8

O prvej časti založenej na uplatnení nesprávneho právneho kritéria v rámci posúdenia žiadosti o zrušenie záväzkov, ako aj na porušení zásad proporcionality a ochrany legitímnej dôvery 9

O druhej a štvrtej časti, ktoré sa zakladajú na zjavne nesprávnom posúdení dohôd spoločnosti Lufthansa o združení vzhľadom na druhú vetu revíznej doložky 15.2 a na tom, že Komisia nezohľadnila zmenu svojej politiky vo vzťahu k zaobchádzaniu s partnermi združenia

– Úvodné pripomienky 10

– Zmluvné zmeny medzi spoločnosťami Lufthansa a SAS 11

– O rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a údajnej zmene politiky Komisie v oblasti zaobchádzania s partnermi združenia 14

– O dohode o spoločnom letovom kóde uzatvorenej medzi spoločnosťami Swiss a SAS 16

O tretej časti založenej na tom, že Komisia nezohľadnila to, že hospodárska súťaž medzi spoločnosťou Swiss na jednej strane a spoločnosťami SAS a LOT na druhej strane predstavuje „dlhodobý vývoj trhu“ v zmysle prvej vety revíznej doložky 15.2 18

O piatej časti založenej na nedodržaní všeobecnej politiky v oblasti koncentrácií vo vzťahu k nápravným tarifným opatreniam 20

Záver týkajúci sa prvého žalobného dôvodu 21

O druhom žalobnom dôvode založenom na porušení zásady riadnej správy vecí verejných 21

O treťom žalobnom dôvode založenom na zneužití právomoci 22

O trovách 23

i — Po prvom zverejnení tohto dokumentu bol vložený obsah, pričom ide o zmenu výlučne formálneho charakteru.