Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (šestého senátu)

16. května 2018 *

„Hospodářská soutěž – Spojování podniků – Trh letecké dopravy – Rozhodnutí, kterým se prohlašuje spojení podniků za slučitelné s vnitřním trhem s výhradou dodržení určitých závazků – Žádost o osvobození od části povinností, jež jsou předmětem závazků – Proporcionalita – Legitimní očekávání – Zásada řádné správy – Zneužití pravomoci“

Ve věci T-712/16,

Deutsche Lufthansa AG, se sídlem v Kolíně nad Rýnem (Německo), zastoupená S. Völckerem, advokátem,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené A. Biolanem, H. Leupoldem a I. Zaloguinem, jako zmocněnci,

žalované,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě čl. 263 SFEU směřující ke zrušení rozhodnutí Komise C(2016) 4964 final ze dne 25. července 2016 zamítajícího žádost podanou žalobkyní týkající se osvobození od některých závazků učiněných závaznými rozhodnutím Komise ze dne 4. července 2005 o schválení spojení podniků ve věci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss,

TRIBUNÁL (šestý senát),

ve složení G. Berardis, předseda, S. Papasavvas (zpravodaj) a O. Spineanu-Matei, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: C. Heeren, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 14. září 2017,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

1 Žalobkyně, Deutsche Lufthansa AG (dále jen „Lufthansa“ nebo „žalobkyně“), je největší německou leteckou společností. Je spoluzakládajícím členem Star Alliance, největší světové aliance leteckých společností.

2 Vedle dohody Star Alliance Lufthansa uzavřela se společností Scandinavian Airlines System (dále jen „SAS“) dne 11. května 1995 dvoustrannou dohodu o alianci (dále jen „dvoustranná dohoda o alianci“), a dne 1. července 1995 dohodu o společném označování linek, dohodu o uvádění na trh a prodeji a dvoustrannou dohodu o společném podniku (dále jen „dohoda o společném podniku“).

3 Stejně tak vedle dohody Star Alliance uzavřela Lufthansa s Polskie Linie Lotnicze LOT S. A. (dále jen „LOT“) dne 1. června 2002 reciproční dohodu o společném označování linek, dne 25. srpna 2003 zvláštní tarifní dohodu o rozdělení, dne 26. září 2003 strategickou dohodu o spolupráci, dne 15. června 2004 rámcovou dohodu o motivačním programu a dne 1. října 2003 dohodu o spolupráci Miles and More.

Rozhodnutí povolující spojení mezi společnostmi Lufthansa a Swiss International Air Lines Ltd

4 Rozhodnutím ze dne 4. července 2005 (věc COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, dále jen „rozhodnutí z roku 2005“) přijatým podle čl. 6 odst. 1 písm. b) a odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Nařízení ES o spojování) (Úř. věst. 2004, L 24, s. 1), prohlásila Komise Evropských společenství, že spojení podniků (dále jen „spojení“), kterým Lufthansa získala kontrolu nad leteckou společností Swiss International Air Lines Ltd (dále jen „Swiss“), je slučitelné s vnitřním trhem, Dohodu o Evropském hospodářském prostoru (EHP) a dohodou mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě za předpokladu dodržení určitých podmínek a závazků.

5 V rámci přezkumu spojení Komise na jedné straně analyzovala překrývání služeb zajišťovaných oběma leteckými společnostmi. Na druhé straně zkoumala, do jaké míry by akvizice společnosti Swiss společností Lufthansa rovněž odstranila účinnou hospodářskou soutěž mezi Swiss a jinými leteckými společnostmi, které nebyly součástí skupiny Lufthansa, avšak byly partnery Star Alliance a byly mimo jiné svázány řadou bilaterálních nebo multilaterálních dohod, totiž SAS, LOT, Austrian Airlines, British Midlands Limited (dále jen „bmi“), United Airlines a Air Canada.

6 Vzhledem k různým dohodám o spolupráci uvedeným výše v bodech 2 a 3 a s ohledem na pravděpodobné budoucí členství společnosti Swiss ve Star Alliance dospěla Komise k závěru, že SAS a LOT neměly velký zájem konkurovat Swiss po spojení.

7 V důsledku toho byly podíly společnosti SAS a LOT na trhu přidány k tržním podílům společnosti Lufthansa v posouzení spojení z hlediska hospodářské soutěže provedeném Komisí, což vedlo ke dvěma překryvům na trasách Curych-Stockholm (dále jen „ZRH-STO“) a Curych-Varšava (dále jen „ZRH-WAW“). Vzhledem k tomu, že pouze Swiss a partneři Star Alliance, SAS na trase ZRH-STO a LOT na trase ZRH-WAW provozovali tyto trasy a letiště v Curychu (Švýcarsko) a Stockholmu (Švédsko) byla plně vytížena, dospěla Komise k závěru, že pro tyto dvě trasy existují vážné pochybnosti o slučitelnosti spojení s vnitřním trhem.

8 Za účelem odstranění těchto vážných pochybností Lufthansa a Swiss (dále společně jen „strany“) navrhly dne 13. června 2005 závazky týkající se letištních časů zejména pro trasy ZRH-STO a ZRH-WAW.

9 V návaznosti na připomínky zúčastněných třetích stran, strany dne 27. června 2005 doplnily závazky týkající se letištních časů tarifními závazky, obsaženými v ustanovení 11.1 závazků předložených stranami, stanovícími, že subjekt vzniklý spojením uplatní pokaždé, kdy sníží tarif zveřejněný na srovnatelné referenční trase, rovnocenné snížení (v procentech) na odpovídající tarify na trasách ZRH-STO a ZRH-WAW. Uvedené ustanovení uvádí, že tato povinnost skončí, pokud nový poskytovatel leteckých služeb začne poskytovat služby na uvedených trasách.

10 Závazky předložené stranami (dále jen „závazky“) stanoví určení zmocněnce pověřeného kontrolou dodržování závazků stranami pod dohledem Komise (dále jen „zmocněnec“).

11 Závazky mimoto obsahují ustanovení o revizi 15.1 a 15.2 (dále jen „ustanovení o revizi 15.1“ nebo „ustanovení o revizi 15.2“), která jsou formulována takto:

„15.1 Komise může na žádost subjektu vzniklého spojením, odůvodněnou výjimečnými okolnostmi nebo radikální změnou podmínek na trhu, jakou je provozování konkurenční služby letecké dopravy v konkrétní a určené dvojici evropských nebo velmi vzdálených měst, zrušit, změnit nebo nahradit jeden nebo vícero z těchto závazků.

15.2 Na žádost subjektu vzniklého spojením může Komise přezkoumat, zrušit nebo změnit všechny závazky navržené v tomto dokumentu na základě dlouhodobého vývoje na trhu. Komise zvláště zruší povinnost poskytnout letištní časy, pokud zjistí, že se smluvní vztahy, na nichž založila svůj závěr o snížení podnětů pro hospodářskou soutěž mezi subjektem vzniklým spojením na základě rozhodnutí z roku 2005 a dotyčnými dopravci aliance společnosti Lufthansa, podstatně změnily, takže jsou odstraněny obavy určené Komisí.“

Napadené rozhodnutí

12 Dne 4. listopadu 2013 předložily strany Komisi žádost o osvobození od tarifních závazků, a pokud možno, od závazků týkajících se letištních časů a dalších doplňkových nápravných prostředků v oblasti přístupu platných pro trasy ZRH-STO a ZRH-WAW. Projednávaná žaloba se týká pouze žádosti o osvobození od tarifních závazků platných pro trasy ZRH-STO a ZRH-WAW (dále jen „žádost o osvobození“).

13 Žádost o osvobození byla založena na třech důvodech, totiž zaprvé na ukončení dohody o společném podniku, zadruhé na změně politiky Komise týkající se zacházení s partnery aliance při zkoumání spojování, jakož i v posouzení podaném Komisí v tomto ohledu v jejím rozhodnutí C(2009) 4608 final ze dne 22. června 2009, kterým se spojení označuje za slučitelné se společným trhem a Dohodou o EHP (věc COMP/M.5335, Lufthansa/SN Airholding, dále jen „rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines“) a zatřetí na existenci hospodářské soutěže mezi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé.

14 Lufthansa odpověděla dne 14. února 2014 na otázky Komise ze dne 22. listopadu 2013 a 27. dubna 2014 na doplňující otázky ze dne 26. února 2014.

15 Na schůzce konané dne 12. září 2014 navrhla Lufthansa ukončit dvoustrannou dohodu o alianci, pokud toto ukončení umožní Komisi přistoupit na žádost o osvobození týkající se trasy ZRH-STO. Dne 16. října 2014 Lufthansa doplnila svou žádost o osvobození o nové závěry. Dne 26. ledna 2015 odpověděla na otázku Komise e-mailem a dne 18. května 2015 informovala Komisi o projektu změny své tarifní struktury.

16 Dne 5. března 2015 informovala Komise společnost Lufthansa, že požadované osvobození by jí mohlo být uděleno, pokud by provedla některé změny v dohodách o společném označování linek uzavřených se společnostmi SAS a LOT. Lufthansa odpověděla e-mailem ze dne 28. dubna 2015, že takové změny nepředpokládala.

17 Lufthansa odpověděla dne 29. června 2015 na otázky Komise ze dne 22. května 2015.

18 Dne 22. října 2015 oznámila Komise stranám svůj záměr zamítnout žádost o osvobození. Strany předložily vyjádření ve dnech 20. a 24. listopadu 2015.

19 Zmocněnec zaslal připomínky k žádosti o osvobození společnosti Lufthansa dne 27. června 2014 a 3. května 2016.

20 Rozhodnutím C(2016) 4964 final ze dne 25. července 2016 zamítla Komise žádost společnosti Lufthansa o osvobození od některých závazků učiněných závaznými rozhodnutím z roku 2005 (dále jen „napadené rozhodnutí“).

21 Pokud jde o žádost stran o osvobození podle druhé věty ustanovení o revizi 15.2 na základě změny v dohodách o spolupráci uzavřených společností Lufthansa, měla Komise za to, že ukončení dohody o společném podniku uzavřené mezi společnostmi Lufthansa a SAS týkající se dopravy mezi Německem a Skandinávií nebylo dostatečné k odstranění problémů uvedených v rozhodnutí z roku 2005 týkajících se trasy ZRH-STO a že nevstoupení nového dopravce by mimoto mohlo být samo o sobě považováno za důvod, který odůvodňuje zachování závazků týkajících se tarifů (bod 68 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dále se uvádí, že pokud by strany účinně ukončily dvoustrannou dohodu o alianci, mohlo by ustanovení o revizi 15.2 v zásadě a s výhradou zvláštního rozhodnutí Komise zahájit přezkum závazků týkajících se trasy ZRH-STO, přičemž bylo upřesněno, že ukončení dvoustranné dohody o alianci by vedlo pouze k uplatnění ustanovení o revizi 15.2, což samo o sobě nepostačuje k závěru, že osvobození požadované stranami by mělo skutečně být přiznáno (bod 69 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

22 Pokud jde o žádost stran o osvobození podle první věty ustanovení o revizi 15.2 na základě změny politiky Komise v oblasti posouzení úlohy partnerů aliance v přezkumu spojování od rozhodnutí z roku 2005, je uvedeno, že každá operace je posuzována na základě vlastních kvalit (bod 77 odůvodnění napadeného rozhodnutí), že Komise v zásadě nevyloučila vztahy mezi partnery aliance ze své působnosti ani dopad těchto vztahů na podnícení jejich partnerů vzájemně si konkurovat po spojení (bod 79 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a že závazky předložené v projednávané věci vyžadují dlouhodobý vývoj trhu, o čemž strany nepředložily důkaz (body 82 a 83 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

23 Komise mimoto zdůraznila, že i kdyby byly podmínky umožňující požádat o zrušení závazků na trasách ZRH-STO a ZRH-WAW považovány za splněné, je třeba při posuzování žádosti o osvobození zohlednit dohody o společném označování linek uzavřené společností Swiss s partnery společnosti Lufthansa, SAS v roce 2006 a LOT v roce 2007 (body 95 a 96 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Z důvodu možného dopadu těchto dohod o společném označování linek na hospodářskou soutěž na každé z obou tras se Komise domnívala, že jsou relevantní pro posouzení spojení, a dospěla k závěru, že existence těchto dohod ukázala, že stupeň spolupráce mezi společnostmi Lufthansa a SAS a LOT se nesnížil (body 99 a 100 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise proto dospěla k závěru, že neexistují dostatečné důvody pro přiznání požadovaného osvobození. Uvedla, že zaprvé nejsou splněny podmínky zrušení závazků stanovené v ustanovení o revizi 15.1 (bod 108 odůvodnění napadeného rozhodnutí), jelikož na trh nevstoupila žádná nová konkurenční letecká společnost a nenastaly žádné jiné výjimečné okolnosti ani radikální změny podmínek na trhu. Dodala, že za druhé strany neprokázaly splnění podmínek nezbytných k přezkumu, zrušení nebo změně závazků podle ustanovení o revizi 15.2 (bod 109 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

24 Komise založila tento závěr na pěti důvodech formulovaných takto:

„111. Zaprvé ukončení dohody o společném podniku uzavřené se společností SAS [neovlivňuje smluvní základ pro větší spolupráci], který byl zohledněn v rozhodnutí z roku 2005, a proto není dostatečné k zahájení přezkumu založeného na ustanovení o revizi 15.2.

112. Zadruhé, i kdyby bylo ukončení dohody o společném podniku teoreticky považováno za relevantní v projednávaném případě, současná konkurenční situace na obou trasách by stále vyvolávala vážné pochybnosti o slučitelnosti spojení s vnitřním trhem […], takže podmínky ustanovení o revizi 15.2 by nebyly splněny. Pouze dva dopravci totiž zajišťují trasy ZRH-STO a ZRH-WAW a uzavřeli paralelní dohody o společném označování linek z platformy na platformu.

113. Zatřetí nedošlo od tohoto rozhodnutí z roku 2005 na trase ZRH-WAW k žádné smluvní změně.

114. Začtvrté přijetí strukturálních závazků Komisí, na rozdíl od závazků vztahujících se ke způsobu chování, ohledně tarifů v některých nedávných případech spojování leteckých společností, které se týkaly tras a trhů, na které se nevztahuje toto rozhodnutí, nemůže být považováno za podstatnou změnu na trhu ani jinak odůvodňovat požadované osvobození. Stejně tak pouhá skutečnost, že v některých nedávných případech spojení leteckých společností nebyly zamýšleny závazky týkající se tarifů, nemusí představovat důvod pro zrušení tarifních závazků v projednávaném případě.

115. Zapáté tvrzená změna způsobu, jakým Komise zachází s partnery Alliance, nepředstavuje dlouhodobý vývoj trhu ve smyslu ustanovení o revizi 15.2.

116. Komise proto dospěla k závěru, že požadované zrušení závazků obecně nesplňuje podmínky stanovené v ustanoveních o revizi 15.1 a 15.2 (první a druhá věta). Ani by nezlepšilo obecnou účinnost závazků. Komise se proto rozhodla zamítnout žádost společnosti Lufthansa o částečné zrušení závazků […]“

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

25 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 5. října 2016 podala žalobkyně projednávanou žalobu.

26 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:

– zrušil napadené rozhodnutí;

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

27 Komise navrhuje, aby Tribunál:

– zamítl žalobu;

– uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

28 Na základě zprávy soudce zpravodaje Tribunál (šestý senát) rozhodl zahájit ústní část řízení a v rámci organizačních procesních opatření uvedených v článku 89 jednacího řádu Tribunálu položil společnosti Lufthansa a Komisi otázky k písemnému zodpovězení. Lufthansa a Komise na tyto otázky odpověděly ve stanovených lhůtách.

29 Řeči společnosti Lufthansa a Komise a jejich odpovědi na ústní otázky Tribunálu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 14. září 2017.

Právní otázky

30 Žalobkyně na podporu své žaloby uplatňuje tři žalobní důvody. První žalobní důvod vychází z použití nesprávného právního kritéria při posuzování žádosti o osvobození, zjevně nesprávných posouzeních a porušení zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání. Druhý žalobní důvod vychází z porušení zásady řádné správy. Třetí žalobní důvod vychází ze zneužití pravomoci.

Úvodní poznámky

31 Závazky, které strany učinily k rozptýlení vážných pochybností vznesených spojením a k učinění tohoto spojení slučitelným s vnitřním trhem, obecně obsahují ustanovení o revizi, které stanoví podmínky, za kterých může Komise na žádost subjektu vzniklého spojením poskytnout prodloužení lhůt nebo zrušit, změnit nebo nahradit uvedené závazky. Jak vyplývá z bodu 74 oznámení Komise o nápravných prostředcích, které jsou přijatelné podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 a podle nařízení Komise (ES) č. 802/2004 (Úř. věst. 2008, C 267, s. 1, dále jen „oznámení o nápravných prostředcích“), zrušení nebo změna závazků je zvláště zajímavé v případě závazků v oblasti chování, které mohly být uzavřeny již řadu let a pro něž nebylo možno předpokládat některé okolnosti v okamžiku přijetí rozhodnutí o spojení, které je učinilo závaznými. Ve své duplice Komise s odkazem na své rozhodnutí C(2011) 2981 final ze dne 3. května 2011 (věc č. IV/M.950 – Hoffmann – La Roche/Boehringer Mannheim) mimoto uvedla, že ke změně nebo zrušení závazků může dojít dokonce i při neexistenci ustanovení o revizi, pokud se závazky stanou zastaralými nebo nepřiměřenými z důvodu pozdějšího výjimečného vývoje. Cílem závazků je totiž napravit problémy hospodářské soutěže uvedené v rozhodnutí povolujícím spojení, tak aby jejich obsah mohl být změněn, nebo aby zmizela jejich nezbytnost na základě vývoje situace na trhu. V rámci projednávané žaloby se však žalobkyně dovolává pouze toho, aby osvobození, jež požaduje, jí bylo přiznáno v souladu s ustanoveními o revizi 15.1 a 15.2 obsaženými v závazcích.

32 Před přezkoumáním jednotlivých žalobních důvodů a argumentů vznesených žalobkyní proti napadenému rozhodnutí je třeba určit prostor pro uvážení, který má Komise při posuzování žádosti o osvobození od závazků, jakož i kontrolu, kterou má vykonávat Tribunál ohledně rozhodnutí přijatých Komisí v tomto ohledu, a upřesnit určité aspekty postupu zkoumání takové žádosti.

33 Podle ustálené judikatury hmotněprávní pravidla nařízení č. 139/2004 svěřují Komisi, především pro účely posouzení hospodářské povahy, určitou diskreční pravomoc (viz obdobně rozsudky ze dne 31. března 1998, Francie a další v. Komise, C-68/94 a C-30/95, EU:C:1998:148, bod 223; ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 38, a ze dne 18. prosince 2007, Cementbouw Handel & Industrie v. Komise, C-202/06 P, EU:C:2007:814, bod 53).

34 Je tomu tak pro posuzování nejen slučitelnosti spojení, ale také nutnosti přijmout závazky k rozptýlení vážných pochybností vznesených tímto spojením (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 30. září 2003, ARD v. Komise, T-158/00, EU:T:2003:246, bod 328, a ze dne 4. července 2006, easyJet v. Komise, T-177/04, EU:T:2006:187, bod 128) a splnění těchto závazků (v tomto smyslu viz obdobně rozsudek ze dne 3. dubna 2003, Petrolessence a SG 2R v. Komise, T-342/00, EU:T:2003:97, body 102 a 103).

35 Co se konkrétně týče žádosti o osvobození od závazků, které se staly závaznými z důvodu rozhodnutí, jež prohlašuje spojení podniků za slučitelné s vnitřním trhem, je třeba nejprve konstatovat, že i když přezkum spojení vyžaduje předpovědi ohledně budoucího vývoje, které se stávají tím obtížnějšími a nejistějšími, čím vzdálenější je jejich časový horizont, nevyvolává přezkum žádosti o osvobození od závazků nezbytně stejné potíže spojené s prospektivní analýzou. Podle předpokladů bude přezkum

takové žádosti totiž vyžadovat spíše ověření toho, zda jsou splněny podmínky stanovené v ustanovení o revizi, které obecně zahrnují závazky, nebo s odstupem provedené posouzení toho, zda se předpovědi vydané v okamžiku schvalování spojení ukázaly být správnými, nebo zda jsou stále aktuální vážné pochybnosti vyvolané tímto spojením.

36 Dále je třeba poznamenat, že jak tvrdí žalobkyně, zkoumání žádosti o osvobození od závazků nepodléhá přísným lhůtám stanoveným v rámci přezkumu spojení. Žádné ustanovení totiž nestanoví lhůty, ve kterých by měl být dokončen postup posuzování takové žádosti, nebo určité fáze tohoto postupu, ani obecně neupravuje nebo neorganizuje uvedený postup.

37 Nic to nemění na tom, že posouzení žádosti o osvobození od závazků předpokládá, stejně jako ostatní rozhodnutí v oblasti spojování, někdy komplexní hospodářská posouzení, zvláště s cílem ověřit, zda se situace na trhu, v širším slova smyslu, významně a trvale změnila, takže závazky již nejsou nezbytné k nápravě problémů hospodářské soutěže uvedených v rozhodnutí o spojení, které učinilo závazky závaznými.

38 Je tudíž třeba mít za to, že Komise má také určitou diskreční pravomoc pro posouzení žádosti o osvobození od závazků zahrnující komplexní hospodářská posouzení.

39 Z toho důvodu musí být přezkum, ze strany Tribunálu, výkonu této pravomoci proveden s ohledem na prostor pro uvážení, jež je dán normami hospodářské povahy, které jsou součástí režimu spojování podniků (rozsudek ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 38). To však neznamená, že se Tribunál musí zdržet přezkumu výkladu ekonomických údajů provedeného Komisí. Tribunál totiž musí zejména ověřit nejen věcnou správnost dovolávaných důkazů, jejich věrohodnost a jejich soudržnost, ale rovněž přezkoumat, zda tyto důkazy představují veškeré relevantní údaje, jež musí být při posuzování komplexní situace vzaty v úvahu, a zda o ně lze opřít závěry, které z nich byly vyvozeny (rozsudek ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 39).

40 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, není tato judikatura uvedená v rozsudku ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87) v projednávaném případě irelevantní, jelikož případ, ve kterém Soudní dvůr rozhodoval, se netýkal přezkumu závazků, jež se staly závaznými rozhodnutím o spojení. Citovaná judikatura je totiž velmi obecná a ostatně byla uplatněna zvláště na různé druhy sporů vyplývajících z použití nařízení č. 139/2004. Kromě toho podle ustálené judikatury v případech, kdy jsou orgány nadány posuzovací pravomocí, má dodržení záruk přiznaných právním řádem Unie ve správních řízeních o to zásadnější význam. Mezi tyto záruky patří zejména povinnost Komise posoudit s péčí a nestranností všechny rozhodné skutečnosti daného případu, právo dotčené osoby vyjádřit se, jakož i právo dostatečným způsobem odůvodnit napadené rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 21. listopadu 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, bod 14, a ze dne 20. března 2002, ABB Asea Brown Boveri v. Komise, T-31/99, EU:T:2002:77, bod 99).

41 Z předcházejících úvah vyplývá, že přestože Komise disponuje určitou diskreční pravomocí při posuzování žádosti o osvobození od závazků, je nicméně povinna uskutečnit pečlivý přezkum této žádosti, provést v případě potřeby šetření, učinit vhodná vyšetřovací opatření a založit své závěry na všech relevantních údajích.

42 Pokud jde o vhodné právní kritérium pro posouzení žádosti o osvobození, Komise s připomínkou, že zpětvzetí protiprávního správního aktu, který přiznal subjektivní práva nebo podobné výhody, je v rozporu s obecnými právními zásadami (rozsudek ze dne 20. listopadu 2002, Lagardère a Canal+ v. Komise, T-251/00, EU:T:2002:278, bod 139), tvrdí, že rozhodnutí o legálních spojeních podniků, jako je rozhodnutí z roku 2005, mohou být změněna nebo zrušena pouze za některých přísně vymezených výjimečných okolností. Tuto argumentaci nelze přijmout. Rozhodnutí o žádosti o osvobození od závazků nepředpokládá zpětvzetí rozhodnutí o schválení spojení, které závazky učinilo závaznými, a nespočívá v takovém zpětvzetí. Jeho účelem je ověřit, zda jsou splněny podmínky

stanovené v ustanovení o revizi, které tvoří součást závazků, nebo případně zda již nevyvstávají problémy v oblasti hospodářské soutěže zaznamenané v rozhodnutí povolujícím spojení s výhradou závazků.

43 Je však třeba upřesnit, že jelikož se rozhodnutí z roku 2005 stalo konečným, nemůže žalobkyně v rámci tohoto postupu nepřímo zpochybnit jeho legalitu, a to ani v rozsahu, v němž se týká závazků.

44 Rovněž co se týče argumentu žalobkyně, že Komise je vždy povinna pravidelně přezkoumávat, a to i z vlastního podnětu, zda nápravné prostředky jsou stále odůvodněné, není v projednávané věci relevantní, jelikož žalobkyně podala žádost o zrušení závazků.

45 Konečně je třeba upřesnit, že je povinností stran, které jsou vázány závazky, poskytnout dostatečné důkazy k prokázání toho, že jsou splněny podmínky požadované pro zrušení závazků. Pokud však uvedené strany poskytnou důkazy, které mohou prokázat, že jsou splněny podmínky stanovené v ustanoveních o revizi závazků, je na Komisi, aby vysvětlila, v čem nejsou tyto důkazy dostatečné nebo spolehlivé, a pokud je to nezbytné, aby provedla šetření s cílem ověřit, doplnit nebo popřít důkazy předložené těmito stranami.

46 Ve světle všech těchto úvah je třeba přezkoumat důvody a argumenty předložené žalobkyní.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z použití nesprávného právního kritéria, zjevně nesprávných posouzení, jakož i porušení zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání

47 První žalobní důvod se dělí na pět částí. První z nich vychází z použití nesprávného právního kritéria při posuzování žádosti o osvobození, jakož i z porušení zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání. Druhá vychází ze zjevně nesprávných posouzení při hodnocení dohod aliance společnosti Lufthansa. Třetí vychází z toho, že Komise nezohlednila skutečnost, že konkurence mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé představuje „dlouhodobý vývoj na trhu“. Čtvrtá vychází z toho, že Komise nezohlednila změnu své politiky týkající se zacházení s partnery aliance. Pátá vychází z nedodržení obecné politiky spojování podniků Komisí, pokud jde o tarifní nápravné prostředky.

48 Je třeba nejprve zkoumat první část, poté společně druhou a čtvrtou část, pak třetí část a nakonec pátou část. Závěr o celkovém posouzení žalobního důvodu bude učiněn po přezkoumání jednotlivých částí.

K první části, vycházející z použití nesprávného právního kritéria při posuzování žádosti o osvobození, jakož i z porušení zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání

49 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že napadené rozhodnutí je založeno na nesprávném právním kritériu, jelikož Komise nemá při posuzování žádostí o osvobození od závazků neomezenou posuzovací pravomoc, a domnívá se, že podle judikatury uvedené v rozsudku ze dne 15. února 2005 Komise v. Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87) a zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání, má Komise ve vyšší míře povinnost důkladně přezkoumat dlouhodobé závazky a provést šetření.

50 Zaprvé v rozsahu, v němž žalobkyně, jak potvrdila na jednání, v rámci projednávané části vytýká Komisi, že porušila svou povinnost uskutečnit pečlivý přezkum žádosti o osvobození, provést v případě potřeby šetření a založit své závěry na všech relevantních údajích, které je třeba vzít v úvahu, nemá argumentace předložená na podporu uvedené části samostatný dosah. Bude tedy třeba ji zkoumat ve spojení s meritorními námitkami formulovanými v jiných částech prvního žalobního důvodu.

51 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že závazky, které ukládají trvalá omezení týkající se stanovování cen, jsou neslučitelné se zásadou proporcionality a s režimem, v němž nedochází k narušení hospodářské soutěže, a které z tohoto důvodu vyžadují pravidelný přezkum Komisí.

52 Tato argumentace musí být zamítnuta. Kromě skutečnosti, že dotčené povinnosti nejsou trvalé, ale pouze na dobu neurčitou, je třeba uvést, že jelikož se rozhodnutí z roku 2005 stalo konečným, žalobkyně nemůže, jak bylo uvedeno v bodě 43 výše, zpochybnit legalitu uvedených závazků v rámci projednávané žaloby.

53 Kromě toho, jak zdůrazňuje Komise, ustanovení o revizi 15.1 a 15.2 vyjadřují zásadu proporcionality tím, že umožňují za výjimečných okolností zrušit, změnit nebo nahradit závazky, pokud se prokáže, že již nejsou nezbytné nebo přiměřené, přičemž pouhá okolnost, že jsou v platnosti několik let, sama o sobě neprokazuje, že vážné pochybnosti, na něž odpovídají, jsou rozptýleny a závazky již nejsou odůvodněné.

54 Konečně, jak vyplývá z bodu 44 výše, není povinností Komise pravidelně bez návrhu provádět přezkum dlouhodobých závazků, nýbrž přísluší stranám, které jsou vázány uvedenými závazky podat žádost o jejich zrušení nebo změnu a prokázat splnění podmínek požadovaných za tímto účelem.

55 Zatřetí, pokud jde o zásadu ochrany legitimního očekávání, žalobkyně tvrdí, že Komise požadovala tarifní závazky, které žalobkyně pouze neochotně přijala výměnou za vložení ustanovení o revizi 15.2, a proto oprávněně očekávala, že Komise skutečně zruší závazky a v dobré víře přezkoumá, zda byly splněny požadavky ustanovení o revizi.

56 Tato argumentace nemůže obstát. Na jedné straně je založena na nesprávném předpokladu. Jak totiž vyplývá zejména z bodu 30 odůvodnění a z čl. 6 odst. 2 nařízení č. 139/2004, jsou to podniky dotčené spojením, které mohou navrhnout závazky, aby se spojení stalo slučitelným s vnitřním trhem, a Komise nemůže uvedeným podnikům závazky uložit. Na druhé straně je toto tvrzení irelevantní, jelikož legalita závazků učiněných závaznými rozhodnutím z roku 2005 již nemůže být zpochybněna. Navíc ze spisu nevyplývá, že by Komise poskytla konkrétní záruky, pokud jde o zrušení závazků. Konečně je třeba uvést, že ustanovení o revizi samo o sobě nemůže žalobkyni zaručit, že její žádost o osvobození od závazků bude automaticky přijata, jelikož zrušení závazků může být přiznáno pouze tehdy, jsou-li skutečně splněny podmínky stanovené za tímto účelem.

57 Z toho vyplývá, že první část musí být zamítnuta, s výjimkou námitky, podle níž Komise porušila svou povinnost uskutečnit pečlivý přezkum žádosti o osvobození, provést v případě potřeby šetření a založit své závěry na všech relevantních údajích, které je třeba vzít v úvahu, což bude zkoumáno v rámci jiných částí prvního žalobního důvodu.

K druhé a čtvrté části, vycházejícím ze zjevně nesprávného posouzení dohod o alianci společnosti Lufthansa s ohledem na druhou větu ustanovení o revizi 15.2 a na skutečnost, že Komise nezohlednila změnu své politiky týkající se zacházení s partnery aliance

58 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, nezohlednila relevantní skutečnosti, opřela se o neprokázané předpoklady a nepřezkoumala v dobré víře žádost o osvobození tím, že dospěla k závěru, že změny v dohodách o alianci uzavřených mezi společnostmi Lufthansa a SAS nejsou dostatečné pro zrušení tarifního závazku týkajícího se trasy ZRH-STO. V tomto ohledu zaprvé tvrdí, že napadené rozhodnutí nijak nezohledňuje posouzení, provedené samotnou Komisí, týchž dohod uzavřených společností Lufthansa se společností SAS (a dalšími partnery ze Star Alliance) v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, zadruhé že Komise nezohlednila svou změnu politiky, pokud jde o zacházení s partnery aliance, zatřetí že dohoda o společném označování linek zkoumaná v rozhodnutí Komise C(2012) 2320 ze dne 30. března 2012 (věc COMP/M.6447 – IAG/bmi, dále jen „rozhodnutí IAG/bmi“) není v projednávané věci relevantní,

a začtvrté že dohoda o společném označování linek uzavřená mezi společnostmi Swiss et SAS nezahrnuje formy spolupráce, na nichž je založeno zacházení s partnery společnosti Lufthansa v rozhodnutí z roku 2005.

– *Úvodní poznámky*

59 Úvodem je třeba nejprve konstatovat, že druhá věta ustanovení o revizi 15.2 výslovně odkazuje pouze na zrušení povinnosti poskytnout letištní časy, a nikoli na zrušení povinnosti týkající se tarifů. Tato situace však vyplývá ze skutečnosti, že tarifní závazky, jak vyplývá z bodu 9 výše, byly zavedeny až na konci jednání o nápravných prostředcích v době, kdy ustanovení o revizi 15.2 bylo již stanoveno. Jak tvrdí žalobkyně, aniž jí Komise odporuje, je výsledkem nedopatření, a nikoliv úmyslu, že ustanovení o revizi nebylo změněno tak, aby odráželo toto přidání tarifních závazků. Z toho vyplývá, že druhá věta ustanovení o revizi 15.2 musí být vykládána tak, že se vztahuje nejen na závazky týkající se letištních časů, ale i na tarifní závazky. Tento výklad platí *a fortiori*, jelikož tarifní závazky představují neobvyklou povinnost, která zvláště omezuje svobodu stran vstupovat do obchodních vztahů, takže se jeví ještě důležitějším a odůvodněnějším stanovit možnost jejich ukončení. Ostatně Komise na jednání výslovně potvrdila, že nezpochybňuje tento výklad druhé věty ustanovení o revizi 15.2.

60 Kromě toho je třeba dále poznamenat, že i když první věta ustanovení o revizi 15.2, která odpovídá standardnímu ustanovení o revizi, stanoví, že Komise může zrušit nebo změnit závazky v případě dlouhodobého vývoje na trhu, druhá věta tohoto ustanovení uvádí, že Komise zruší závazky v případě změny smluvních vztahů. Obsah této druhé věty, bezpochyby imperativnější, však neznamená, jak tvrdí žalobkyně, že každá změna jakéhokoli smluvního vztahu automaticky uloží Komisi povinnost zrušit závazky. Zrušení závazků podle druhé věty ustanovení o revizi 15.2 totiž vyžaduje, aby se smluvní vztahy, na nichž Komise založila závěr o snížení podnětů pro hospodářskou soutěž, změnily tak, že by odstranily problémy zaznamenané v rozhodnutí z roku 2005.

61 V tomto ohledu je třeba připomenout, že dotčený tarifní závazek byl vydán v reakci na vážné pochybnosti vyplývající z překrývání činností nikoli mezi účastníky spojení, nýbrž mezi společnostmi Swiss a SAS, jež nebyla součástí skupiny Lufthansa, ale byla partnerem Star Alliance a byla kromě toho vázána ke společnosti Lufthansa řadou dvoustranných dohod (viz bod 2, jakož i body 5 až 8 výše). Komise totiž v bodě 22 odůvodnění rozhodnutí z roku 2005 dospěla k závěru, že s ohledem na intenzivní spolupráci vyplývající z dvoustranných dohod se společností Lufthansa, partneři Star Alliance „Austrian, bmi, SAS a United Airlines, [nemohli] být považováni za konkurenty společnosti Lufthansa“ a „[měli] pouze malý nebo dokonce žádný podnět k tomu, aby po spojení konkurovali společnosti Swiss“.

62 Je třeba konstatovat, že odůvodnění v tomto ohledu je velmi stručné, jelikož se rozhodnutí z roku 2005 omezuje bez jakékoli analýzy jednotlivých dohod na to, že dvoustranné dohody uzavřené společností Lufthansa s leteckými společnostmi uvedenými v bodě 61 výše stanoví „společnou cenovou politiku na světové úrovni, společné plánování sítě a letů, organizaci systému společné platformy a jednotnou marketingovou strategii“, a „tvoří tak právní základ globální integrace sítí společností a jejich obchodních politik“, protože „působnost a účel těchto dohod přesahuje soubor tras spojujících Německo a jejich země původu“. Poslední věta bodu 22 odůvodnění rozhodnutí z roku 2005 stanoví, že „stejné odůvodnění platí pro společnosti LOT a Air Canada, jejichž dohody se společností Lufthansa stanoví alespoň jedno společné plánování sítě a společnou cenovou politiku přesahující jejich příslušné země“.

63 Rozhodnutí z roku 2005 tedy neobsahuje analýzu nebo individuální posouzení různých dvoustranných dohod uzavřených společností Lufthansa se společností SAS ani důvody, proč tyto dohody ovlivňují hospodářskou soutěž mezi společnostmi SAS a Swiss pro jiné trasy než pro ty, na něž se vztahují uvedené dohody, takže dopad vypovězení jedné nebo druhé z těchto dohod z rozhodnutí z roku 2005 jasně nevyplývá. Nic to nemění na tom, že posouzení, podle kterého partneři Star Alliance, jakými

jsou SAS a LOT, nemohou být považováni za konkurenty společnosti Lufthansa a mají pouze malý, ne-li žádný podnět konkurovat společnosti Swiss po spojení, je založeno na souboru dohod vedoucích k rozsáhlé spolupráci. Zdá se tedy, že změna nebo zrušení dohod, které dosáhly této hluboké integrace, mohou odstranit problémy hospodářské soutěže zjištěné v rozhodnutí z roku 2005, a tak odůvodnit zrušení závazků.

64 Ve světle těchto vyjádření je třeba zkoumat námitky a argumenty týkající se změn smluvních vztahů mezi společnostmi Lufthansa a SAS.

– Smluvní změny mezi společnostmi Lufthansa a SAS

65 Na podporu své žádosti o výjimku strany mimo jiné uvedly, že ukončení, dne 1. června 2013, dohody o společném podniku a jakékoli další spolupráce mezi společnostmi Lufthansa a SAS jdoucí nad rámec společného označování linek představuje změnu smluvních vztahů ve smyslu ustanovení o revizi 15.2, což odůvodňuje zrušení tarifního závazku na trase ZRH-STO. Komise v bodech 39 a 40 odůvodnění napadeného rozhodnutí uznala, že ukončení dohody o společném podnikání skutečně představuje změnu smluvního vztahu mezi společnostmi Lufthansa a SAS platného v době přijetí rozhodnutí z roku 2005. Ve zprávě ze dne 27. června 2014 dospěl zmocněnec k závěru, že ukončení dohody o společném podniku představuje „významnou změnu na trhu“ ve smyslu ustanovení o revizi 15.2, jelikož ukončuje společnou provozní politiku obou společností, jež zahrnovala stanovení cen a plánování sítě mezi společnostmi Lufthansa a SAS.

66 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že ačkoli Komise není vázána stanoviskem zmocněnce, je přesto v zásadě povinna ho vzít v úvahu, a to tím spíše že sama o toto stanovisko požádala, poprvé dne 16. června 2014 a podruhé dne 5. dubna 2016. V bodech 30 až 46 odůvodnění napadeného rozhodnutí, popisujících posouzení ukončení dohody o společném podniku Komisí, Komise nejen neanalyzuje posouzení obsažené v uvedených stanoviscích, ale ani je nezmiňuje. Kromě toho vylíčení obsažené v bodech 27 a 29 odůvodnění napadeného rozhodnutí neodráží věrně stanoviska zmocněnce, jak byla předložena v příloze žalobní odpovědi Komise. Na jedné straně se totiž na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodě 27 odůvodnění napadeného rozhodnutí, zmocněnec ve svém stanovisku ze dne 27. června 2014 nedomníval, že otázka, zda podstatná změna trhu vyplývající z ukončení dohody o společném podniku mezi společnostmi Lufthansa a SAS týkající se trasy ZRH-STO odůvodňuje zrušení závazků, přesahuje jeho mandát, ale domníval se, že se jedná o otázku, zda Komise v rozhodnutí z roku 2005 založila své posouzení týkající se vztahů mezi společnostmi Lufthansa a LOT na své tehdejší právní praxi nebo na předpokladu, pokud jde o trasu ZRH-WAW, což by přesahovalo uvedený mandát. Na druhé straně je třeba uvést, i když podle bodu 29 odůvodnění napadeného rozhodnutí zmocněnec dne 3. května 2016 změnil své původní stanovisko a prohlásil, že mu nejsou známy žádné výjimečné okolnosti ve smyslu ustanovení o revizi 15.1 na trasách ZRH-STO a ZRH-WAW, že dokument ze dne 3. května 2016 nepředstavoval druhé stanovisko zmocněnce, ale odpovědi na řadu otázek týkajících se ustanovení o revizi 15.1, a nikoliv ustanovení o revizi 15.2. Naopak ve svém druhém stanovisku ze dne 13. dubna 2016 zmocněnec, jak ostatně Komise výslovně uvedla ve své žalobní odpovědi, v podstatě zopakoval předchozí závěry ze dne 27. června 2014 a vyjasnil skutečnost, že tarify ve třídě „business class“ na obou trasách byly po zavedení nových tarifů rovněž výrazně sníženy. Kromě toho Komise v napadeném rozhodnutí rovněž nezkoumá rozsah a dopad ukončení dohody o společném podniku, přestože se jednalo o zásadní nástroj pro spolupráci mezi společnostmi Swiss a SAS.

67 V tomto ohledu je v bodě 43 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedeno, že jelikož posouzení provedené v rozhodnutí z roku 2005 bylo založeno nejen na dohodě o společném podniku, ale také na celkovém posouzení spolupráce mezi společnostmi Lufthansa a SAS a stále platné dvoustranné dohodě o alianci z roku 1995, umožňující tuto spolupráci, pouhé ukončení dohody o společném podniku, pokud jde o dopravu mezi Německem a Skandinávií, neumožňuje dospět k závěru, že se současné

smluvní vztahy mezi oběma podniky podstatně změnily, což odstraňuje obavy vyjádřené v rozhodnutí z roku 2005 na trase ZRH-STO. Zachování dvoustranné dohody o alianci z roku 1995 se tak jeví být důvodem odmítnutí žádosti o osvobození.

68 Bod 48 odůvodnění napadeného rozhodnutí ostatně v tomto ohledu uvádí, že jelikož dvoustranná dohoda o alianci z roku 1995 je základem všech ostatních dvoustranných dohod uzavřených mezi oběma společnostmi, mohlo by její ukončení, posuzováno společně s ukončením dohody o společném podniku, v zásadě představovat podstatnou změnu smluvního vztahu hodnoceného v rozhodnutí z roku 2005.

69 Jak je výslovně uvedeno v bodech 4, 32 a 47 odůvodnění napadeného rozhodnutí, Lufthansa navrhla v průběhu správního řízení ukončit dvoustrannou dohodu o alianci, pokud by toto ukončení umožnilo Komisi vyhovět její žádosti o osvobození na trase ZRH-STO.

70 Komise se tedy nemohla v bodě 43 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívat, že ukončení dohody o společném podniku neumožnilo dojít k závěru, že smluvní vztahy byly podstatně změněny z důvodu, že dvoustranná dohoda o alianci byla stále v platnosti.

71 Komise v tomto ohledu tvrdí, že dvoustranná dohoda o alianci nebyla nikdy vypovězena a že návrh společnosti Lufthansa ukončit tuto dohodu nikdy nebyl formálním závazkem. Domnívá se tedy, že napadené rozhodnutí se nemohlo zakládat na nezávazném ústním návrhu společnosti Lufthansa týkajícím se případného vypovězení dvoustranné dohody o alianci.

72 Tuto argumentaci nelze přijmout. Jak tvrdí žalobkyně a jak vyplývá z bodů 4, 32 a 47 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je založeno na předpokladu, že Lufthansa ukončí tuto dohodu, pokud se toto ukončení ukáže jako dostatečné k tomu, aby Komise zrušila závazky týkající se tarifů. Kromě toho příslušelo Komisi, aby v případě, že to bude považovat za nezbytné, požadovala v průběhu správního řízení, aby společnost Lufthansa uskutečnila tento závazek za podmínek, které považuje za vhodné.

73 Z toho vyplývá, že Komise tím, že nezohlednila dopad ukončení dohody o společném podniku, ani sám o sobě nebo společně se závazkem ukončit dvoustrannou dohodu o alianci, nezohlednila všechny relevantní prvky pro posouzení žádosti o osvobození na základě změny smluvních vztahů mezi společnostmi Lufthansa a SAS.

74 Je však třeba poznamenat, že podle jiných bodů odůvodnění napadeného rozhodnutí je zamítnutí žádosti založeno na jiných důvodech, než je neexistence skutečného ukončení dvoustranné dohody o alianci.

75 Proto Komise v závěru části napadeného rozhodnutí týkající se smluvních změn (body 68 až 70) poté, co konstatovala, že ukončení dohody o společném podniku je nedostatečné, uvedla, že „nedošlo k žádné změně v podmínkách hospodářské soutěže na trase ZRH-WAW, na níž zjevně byla spolupráce mezi společnostmi Lufthansa a LOT užší než na trase ZRH-STO“, z čehož postupně vyvodila, že by tarifní závazky týkající se trasy ZRH-WAW měly být zachovány, a v důsledku toho také závazky týkající se trasy ZRH-STO. Toto odůvodnění musí být odmítnuto, jelikož je předloženo na základě pouhých hypotetických úvah, neobsahuje žádné konkrétní zkoumání relevantních prvků týkajících se jednotlivých tras a je založeno na poněkud kruhové argumentaci v rozsahu, v němž srovnání mezi oběma trasami odůvodňuje zamítnutí žádosti pro prvně uvedenou trasu, což zase odůvodňuje zamítnutí žádosti pro druhou uvedenou trasu. Komise mimoto v bodě 68 odůvodnění napadeného rozhodnutí zdůraznila, že nevstoupení nového dopravce by samo o sobě mohlo být považováno za důvod pro zachování tarifních závazků na trasách ZRH-STO a ZRH-WAW. Toto posledně uvedené odůvodnění je nesprávné. Vstup nového dopravce na trasu ZRH-STO nebo na trasu ZRH-WAW není podmínkou požadovanou pro zrušení závazků podle ustanovení o revizi, ale samostatný doplňkový další důvod, způsobující automaticky ukončení tarifních závazků v souladu s ustanovením 11.1 závazků.

76 Z bodů 49, 70, 95 a 112 odůvodnění napadeného rozhodnutí však vyplývá, že Komise měla za to, že ukončení dohody o společném podniku a návrh na ukončení dvoustranné dohody o alianci nebyly dostatečné, z důvodu zejména uzavření dohody o společném označování linek mezi společnostmi Swiss a SAS v roce 2006. Mimoto podle bodu 95 odůvodnění napadeného rozhodnutí, „i kdyby byly podmínky pro žádost o zrušení závazků považovány za splněné“, bylo by ještě třeba v žádosti o osvobození zohlednit zavedení této dohody o společném označování linek. Důležitost, kterou Komise připisuje uvedené dohodě, vyplývá z bodů 5 a 104 odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde je uvedeno, že dne 5. března 2015 Komise informovala žalobkyni, že osvobození může být uděleno, pokud provede některé změny dohody o společném označování linek mezi společnostmi Swiss a SAS – totiž omezení jejího rozsahu na tranzitní cestující – i když tento návrh nepodléhal žádné výhradě či podmínce ukončení dvoustranné dohody o alianci nebo provedení šetření.

77 Ačkoli je odůvodnění napadeného rozhodnutí přinejlepším matoucí, je třeba rovněž zkoumat, zda Komise mohla dospět k závěru, že ukončení dohody o společném podniku společně s návrhem na ukončení dohody o dvoustranné dohodě o alianci nebylo dostatečné pro vyhovění žádosti o osvobození z důvodu dohody o společném označování linek, kterou Swiss uzavřela se společností SAS v roce 2006.

78 Žalobkyně v tomto ohledu uplatňuje dvě řady argumentů, které se týkají zaprvé posouzení týchž dohod Komisí v rámci rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a údajné změny politiky týkající se zacházení s partnery aliance a zadruhé dohody o společném označování linek uzavřené mezi společnostmi Swiss a SAS.

– K rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a údajné změně politiky Komise týkající se zacházení s partnery aliance

79 Žalobkyně vytýká Komisi, že nezohlednila posouzení týchž dohod uzavřených společností Lufthansa se společností SAS a ostatními partnery Star Alliance, které učinila v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines. Žalobkyně obecněji tvrdí, že od rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines změnila Komise svou politiku týkající se zacházení s partnery ve spojenectví, takže pokud by bylo spojení Lufthansa/Swiss oznámeno dnes, nebyly by trasy ZRH-STO a ZRH-WAW považovány za ovlivněné trhy a k získání povolení spojení by nebyly nutné závazky.

80 Je třeba zdůraznit, že námitky uvedené v bodě 79 výše, na rozdíl od námitek týkajících se smluvních změn ve vlastním smyslu slova a dohody o společném označování linek uzavřené mezi společnostmi Swiss a SAS, byly žalobkyní vzneseny ke zpochybnění posouzení Komise, pokud jde jak o trasu ZRH-STO, tak o trasu ZRH-WAW.

81 Komise nejprve připomíná, že každá koncentrace se posuzuje individuálně s ohledem na skutkové a právní okolnosti specifické pro dané spojení. Žalobkyně se tedy nemůže dovolávat údajných rozdílů v posouzení Komise ve vztahu k jiným případům.

82 Komise se mimoto domnívá, že napadené rozhodnutí není v rozporu s posouzením učiněným v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a že její přístup týkající se posuzování vztahů mezi účastníky spojení a třetími stranami v odvětví letectví se od přijetí rozhodnutí z roku 2005 podstatně nezměnil. Každopádně nelze hovořit o dlouhodobém vývoji na trhu nebo *a fortiori* o změně základních dohod mezi společností Lufthansa a jejími partnery v alianci.

83 V tomto ohledu je třeba nejdříve připomenout, že podle ustálené judikatury, pokud Komise rozhoduje o slučitelnosti spojení s vnitřním trhem na základě oznámení a spisu vedeného pro toto spojení, není žalobkyně oprávněna zpochybnit její zjištění z důvodu, že se liší od těch, která byla učiněna dříve v jiném případě, na základě jiného oznámení a jiného spisu, a to i za předpokladu, že by dotčené trhy byly v obou případech podobné, ne-li totožné (rozsudky ze dne 14. prosince 2005, General Electric

v. Komise, T-210/01, EU:T:2005:456, bod 118, a ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, bod 142). V souladu s touto judikaturou Komise ani *a fortiori* Tribunál nejsou vázáni skutkovými zjištěními a hospodářskými posouzeními učiněnými v předchozích rozhodnutích.

84 V projednávaném případě však argumentaci žalobkyně nelze odmítnout na základě judikatury citované v bodě 83 výše.

85 Na jedné straně žalobkyně neuvádí pouze rozdíl v posouzení mezi napadeným rozhodnutím a jakýmkoli jiným rozhodnutím, nýbrž změnu politiky v tom smyslu, že Komise již nezohledňuje partnery v definici dotčených trhů.

86 Na druhé straně se žalobkyně opírá o analýzu stejných dohod mezi stejnými stranami ve stejném kontextu a týkajících se téže problematiky, kterou Komise provedla v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, jež bylo rovněž určeno žalobkyni.

87 I když případný rozdíl v analýze mezi rozhodnutím Lufthansa/Brussels Airlines a napadeným rozhodnutím nebo údajná změna politiky Komise samy o sobě neumožňují dospět k závěru, že napadené rozhodnutí je protiprávní, vyžadují na druhé straně ověřit, zda přinejmenším Komise provedla důkladné posouzení argumentace žalobkyně, podle které partneři aliance již nemohou být při vymezení dotčených trhů zohledněni.

88 Kromě toho, jak bylo uvedeno v bodě 13 výše, právě posouzení v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, jakož i změna politiky Komise v oblasti zacházení s partnery v alianci představovaly jeden ze tří důvodů – společně s ukončením dohody o společném podniku a existencí hospodářské soutěže mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé – na kterých byla založena žádost o osvobození. Ze spisu vyplývá, že tato otázka ostatně byla v centru debat během celého správního řízení.

89 Kromě toho je třeba uvést, že údajná změna politiky Komise týkající se partnerů v alianci byla zkoumána v celé části napadeného rozhodnutí (body 71 až 83 odůvodnění) a že odůvodnění uvedeného rozhodnutí je založeno zejména na tomto posouzení, které tak může žalobkyně zpochybnit.

90 Z předcházejících úvah vyplývá, že argumentace žalobkyně vycházející z rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a z následné změny politiky Komise ve vztahu k partnerům aliance nemůže být zamítnuta z důvodu, že dřívější rozhodnutí nepředstavují relevantní právní rámec, a proto je třeba ji analyzovat.

91 Zaprvé je třeba v tomto ohledu uvést, že Komise v napadeném rozhodnutí opomněla jakkoli reagovat na argument vycházející z rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, ačkoli je tento argument uveden v bodech 73 a 74 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Toto opomenutí je o to významnější, jelikož se týká základního prvku odůvodnění žádosti o osvobození, a jelikož žalobkyně v dopise ze dne 20. listopadu 2015 zdůraznila zjevnou důležitost toho, aby Komise (nově) posoudila dohody uzavřené ze strany společnosti Lufthansa se společnostmi SAS a LOT, zkoumané v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines.

92 Stejně tak poznatky předložené Komisí v jejich písemnostech před Tribunálem nemohou odůvodnit rozdíl v analýze mezi napadeným rozhodnutím a rozhodnutím Lufthansa/Brussels Airlines, jelikož jsou ve skutečnosti přítomny v obou případech.

93 Komise pouze tvrdí, že v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines dospěla k závěru, že nelze očekávat žádné vedlejší účinky specifické pro fúzi vzhledem k tomu, že dohody o spolupráci společnosti Lufthansa mimo jiné se společnostmi SAS a LOT, pravděpodobně nebudou rozšířeny na jiného účastníka spojení. Jak tvrdí žalobkyně, je tomu tak i v projednávané věci, jelikož se tato věc týká stejných dohod o spolupráci se stejnými stranami, a je nesporné, že tyto dohody neobsahují ustanovení

o automatickém rozšíření bez nového vyjednání a že dohody o spolupráci mezi společnostmi Lufthansa na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé nebyly ve skutečnosti rozšířeny na společnost Swiss. Komise znovu tvrdí, že se domnívala, že se Swiss stane dceřinou společností společnosti Lufthansa a připojí se k Star Alliance. Ani v tomto smyslu však sotva existuje rozdíl, neboť se rovněž Brussels Airlines stala dceřinou společností společnosti Lufthansa a připojila se k Star Alliance.

94 Zadruhé, pokud jde o změnu politiky ohledně zacházení s partnery v alianci, Komise v napadeném rozhodnutí odkazuje na rozhodnutí IAG/bmi, aby prokázala, že v zásadě nevyloučila vztahy mezi partnery aliance ze své pravomoci ani dopad těchto vztahů na podnícení jejích partnerů, aby si konkurovali po spojení.

95 Nicméně, jak zdůrazňuje žalobkyně, Komise v bodě 160 odůvodnění rozhodnutí IAG/bmi výslovně prohlásila, že „v souladu s předchozími rozhodnutími Komise nebyli partneři aliance IAG zohledněni při určení dotčených trhů“.

96 Kromě toho, i když Komise v napadeném rozhodnutí a ve svých spisech před Tribunálem tvrdí, že v rozhodnutí IAG/bmi byly při posouzení situace v oblasti hospodářské soutěže vzaty v úvahu stávající vztahy týkající se společného označování linek mezi jednou ze stran a třetími osobami, je třeba uvést, jak zdůraznila žalobkyně a Komise to uznala ve svých spisech před Tribunálem, že se překrývání činností relevantní v této věci týkalo samotných účastníků spojení, totiž společností bmi a British Airways – posledně uvedené společnosti v jejím postavení obchodního dopravce prodávajícího letenky na lety společnosti Royal Jordanian – a nikoliv společností bmi a Royal Jordanian – která byla partnerem aliance British Airways. Jak uvádí žalobkyně, rozhodnutí IAG/bmi je spíše klasickou analýzou spojení než použitím linie analýzy rozvinuté v rozhodnutí z roku 2005, podle které musí být nezávislí partneři aliance zahrnuti do definice trhů.

97 Kromě toho žalobkyně v průběhu správního řízení a před Tribunálem uvedla, že v rozhodnutí Komise C (2009) 6690 final ze dne 28. srpna 2009, kterým se spojení označuje za slučitelné se společným trhem a Dohodou o EHP (věc COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines) Komise postupovala stejným způsobem jako v rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, a proto nezkoumala překrývání tras, které vyplývaly pouze z překrývání mezi lety zajišťovanými společností Austrian Airlines a lety zajišťovanými partnery Star Alliance, zejména společnostmi LOT a SAS. Stejně tak podle žalobkyně Komise ve svém rozhodnutí C(2010) 5008 ze dne 14. července 2010 (věc COMP/M.5747 – Iberia/British Airways) nezkoumala překrývání tras, která vyplývala pouze z tras zajišťovaných partnery aliance společností Iberia a British Airways. Je třeba konstatovat, že ani v napadeném rozhodnutí, které uvádí argument žalobkyně, ani ve spisech předložených Tribunálu neposkytla Komise v tomto ohledu žádnou odpověď.

– K dohodě o společném označování linek uzavřené mezi společnostmi Swiss a SAS

98 Na úvod je třeba uvést, že ačkoli Swiss uzavřela dohody o společném označování linek jak se společností SAS v roce 2006, tak se společností LOT v roce 2007, žalobkyně v žalobě výslovně nezpochybnila posouzení Komise, pokud jde o trasu ZRH-STO a nevznesla námitku stran posouzení dohody o společném označování linek mezi společnostmi Swiss a LOT týkající se trasy ZRH-WAW.

99 Dohoda o společném označování linek mezi společnostmi Swiss a SAS byla uzavřena v roce 2006, a proto nebyla zohledněna Komisí v rozhodnutí z roku 2005, které učinilo závazky závaznými, za účelem závěru, že s ohledem na různé dohody o spolupráci mezi společnostmi Lufthansa a SAS, měla posledně uvedená společnost pouze malý zájem konkurovat po spojení společnosti Swiss.

100 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, samotná tato okolnost neumožňuje se domnívat, že dohoda o společném označování linek uzavřená mezi společnostmi Swiss a SAS nemůže být v rámci zkoumání žádosti o osvobození brána v úvahu.

101 I když je pravda, že ustanovení o revizi 15.2 odkazuje na změnu dohod, na nichž Komise založila své závěry o snížení podnětů k hospodářské soutěži, dohoda o společném označování linek by v projednávaném případě mohla být relevantní pro celkové posouzení toho, zda se smluvní vztahy změnily v míře, která odstraňuje problémy hospodářské soutěže zjištěné v rozhodnutí z roku 2005 a které odůvodnily závazky.

102 Přijetí čistě formálního čtení ustanovení o revizi 15.2, která spočívá v zohlednění změn pouze u dohod existujících v době přijetí rozhodnutí z roku 2005, by totiž umožnilo, jak je uvedeno v bodě 103 odůvodnění napadeného rozhodnutí stranám obcházet uplatňování závazků nahrazením starých dohod o spolupráci podobnými novými dohodami.

103 Je proto třeba zkoumat, zda dohoda o společném označování linek uzavřená mezi společnostmi Swiss a SAS má dostatečně úzké vazby se smluvními vztahy a problémy hospodářské soutěže uvedenými v rozhodnutí z roku 2005.

104 V tomto ohledu je třeba uvést, že jak správně uvádí žalobkyně a jak uznává Komise, dohoda o společném označování linek a dohody o spolupráci se liší, pokud jde o jejich působnost, obsah a jejich smluvní strany.

105 Dvoustranná dohoda o alianci mezi společnostmi Lufthansa a SAS pokrývá spolupráci mezi těmito dvěma leteckými společnostmi v tehdejší podobě a nezahrnuje pozdější přidružené společnosti, jakou je Swiss, zatímco dohoda o společném označování linek byla uzavřena v roce 2006 mezi společnostmi Swiss a SAS a týká se pouze tras zajišťovaných společnostmi Swiss a SAS, a nikoli tras zajišťovaných společností Lufthansa.

106 Účely dvoustranné dohody o alianci a dohody o společném označování linek jsou rovněž zásadně odlišné. Jak totiž bylo uvedeno v bodě 22 odůvodnění rozhodnutí z roku 2005, dohody o spolupráci uzavřené společností Lufthansa – a mezi nimi zvláště dvoustranná dohoda o alianci, která poskytla základ pro spolupráci – stanovila „společnou cenovou politiku na světové úrovni, společné plánování sítě a letů, organizaci systému společné platformy a jednotnou marketingovou strategii“, a „tvoří tak právní základ globální integrace sítí společností a jejich obchodních politik“. Na druhé straně dohoda o společném označování linek je dohodou, běžnou v odvětví letecké dopravy, podle níž může Swiss kromě letenek na lety, které zajišťuje, prodávat i letenky pod vlastním identifikačním kódem (to znamená jakožto „obchodní dopravce“) pro lety zajišťované společností SAS, a naopak.

107 Jak zdůrazňuje žalobkyně, aniž jí Komise odporuje, v rámci dohody o společném označování linek neexistuje žádná „společná cenová politika“. V rámci této dohody také neexistuje žádné „společné plánování sítě a letů“, jelikož každý dopravce má možnost volně naplánovat své vlastní lety. Dohoda o společném označování linek nestanoví žádnou „organizaci systému společné platformy“, jelikož každý dopravce provozuje svou vlastní platformu podle svých vlastních priorit. Konečně v rámci dohody o společném označování linek neexistuje žádná „jednotná marketingová strategie“, jelikož každý dopravce prodává své vlastní letenky prostřednictvím svých vlastních kanálů.

108 Komise nicméně tvrdí, že dohoda o společném označování linek a dvoustranná dohoda o alianci jsou obě součástí širšího smluvního vztahu, který je základem posouzení trasy ZRH-STO, a jsou proto relevantní pro použitelnost ustanovení o revizi 15.2.

109 I za předpokladu, že by dohoda o společném označování linek mohla být považována za relevantní pro použitelnost ustanovení o revizi 15.2, je stále třeba ověřit, zda tato dohoda může prokázat, že SAS nemůže být považována za konkurentku společnosti Swiss, nebo přinejmenším omezit hospodářskou soutěž mezi společnostmi Swiss a SAS.

110 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že Komise v napadeném rozhodnutí neprovedla konkrétní analýzu dohody o společném označování linek ani nezmiňuje žádné důkazy, které by mohly prokázat, že uvedená dohoda omezila hospodářskou soutěž mezi společnostmi Swiss a SAS, ale pouze vyjádřila hypotetické úvahy. Bod 99 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak uvádí:

„Pokud jde o možný dopad takových dohod o společném označování linek na hospodářskou soutěž na každé z obou tras, Komise se domnívá, že tyto stávající dohody o společném označování linek jsou relevantní pro posouzení spojení. Pokud by bylo podobné spojení oznámeno dnes, mohla by dohoda o společném označování linek kódy mezi společnostmi Swiss, SAS a LOT vyvolat problémy hospodářské soutěže a strany by mohly být nuceny navrhnout závazky k odstranění těchto problémů […]“.

111 Před Tribunálem Komise tvrdí, že konfigurace dohod o společném označování linek ukazuje, že strany obecně vůči sobě navzájem vyvíjejí omezený konkurenční tlak. V tomto ohledu Komise tvrdí, že v paralelních dohodách o společném označování linek, jako je tomu v projednávaném případě, dvě letecké společnosti, které společně označují linky, pravděpodobně nepřipustí, aby jedna z nich prodávala místa v rámci společného označování linek pro lety druhé společnosti s nižšími tarify vzhledem k poklesu příjmů, který by z toho vyplýval.

112 Je třeba konstatovat, že tyto aspekty jsou opět čistě hypotetické a nevyplývají z konkrétní analýzy dohody o společném označování linek v tomto případě a jejích účinků. Kromě toho, jak uznává Komise, Swiss a SAS se dohodly na přijímání rezervací uskutečněných druhou stranou a tarifů fakturovaných druhou stranou za její rezervace. Podobně žalobkyně v tomto ohledu zdůrazňuje, aniž jí Komise odporuje, že skuteční dopravci často nabízejí nižší sazby pro lety zajišťované jimi samými než pro lety zajišťované partnerem ve společném označování linek, neboť nesou riziko neprodaných míst, zatímco obchodní dopravce získá alespoň malou provizi z prodeje místa na let zajišťovaný jiným dopravcem.

113 Kromě toho je třeba uvést, že důkazy předložené Komisí, za předpokladu jejich prokázání, každopádně pouze mohou prokázat, že úroveň hospodářské soutěže mezi obchodním dopravcem a skutečným dopravcem je slabá, ale nikoli, že dohoda o společném označování linek nemá za následek omezení hospodářské soutěže mezi oběma společnostmi pro lety, které provádějí samy. Jinými slovy, ačkoli dohoda o společném označování linek možná způsobuje pouze slabou hospodářskou soutěž pro prodej letenek v rámci společného označování linek, Komise nepředložila žádný poznatek, který by mohl prokázat, že dohoda o společném označování linek vedla k omezení hospodářské soutěže mezi lety provozovanými každou z těchto dvou společností. I když Komise tvrdí, že zjistila, že ceny nabízené skutečným dopravcem jsou téměř shodné s cenami navrhovanými obchodním dopravcem pro místa v rámci společného označování linek na stejném letu, žalobkyně se dovolává, aniž je tomu odporováno, cenového rozdílu mezi lety provozovanými různými dopravci ve stejný den. Právě konkurence mezi lety provozovanými společnostmi Swiss a SAS je však spíše určující pro posouzení existence hospodářské soutěže mezi oběma leteckými společnostmi.

114 Konečně Komise uznala před Tribunálem, že detailně nehodnotila dopad dohody o společném označování linek mezi společnostmi Swiss a SAS na hospodářskou soutěž mezi těmito dvěma společnostmi, pokud jde o trasu ZRH-STO. Komise v tomto ohledu tvrdí, že nebyla povinna zkoumat důkazy předložené žalobkyní z důvodu, že neprokázala, že se smluvní vztahy změnily tak, že by odstranily problémy uvedené v rozhodnutí z roku 2005. Zkoumání dopadu dohody o společném označování linek na hospodářskou soutěž na dotčené trase bylo však nezbytně nutné k posouzení toho, zda a do jaké míry uvedená dohoda mohla omezit nebo odstranit hospodářskou soutěž mezi společnostmi Swiss a SAS.

115 Z výše uvedeného vyplývá, že ačkoli dohoda o společném označování linek může být vzata v úvahu, ani prvky zmíněné v napadeném rozhodnutí, ani argumenty předložené Komisí v jejích písemnostech před Tribunálem nemohou odůvodnit zamítnutí žádosti o osvobození, pokud jde o tarifní závazky týkající se trasy ZRH-STO.

Ke třetí části, vycházející z toho, že Komise nezohlednila, že hospodářská soutěž mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé představuje „dlouhodobý vývoj trhu" ve smyslu první věty ustanovení o revizi 15.2

116 Žalobkyně vytýká Komisi, že nezkoumala, zda důkazy prokazující zachování hospodářské soutěže mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé umožnily prokázat „dlouhodobý vývoj trhu", ačkoli se jedná o důvod osvobození, výslovně zmíněný v první větě ustanovení o revizi 15.2.

117 Žalobkyně v tomto ohledu uvádí, že ceny na trasách ZRH-STO a ZRH-WAW jsou výrazně nižší než ceny za rok 2005, počet cestujících na těchto trasách se zdvojnásobil a strany předložily důkazy o tom, že ceny použité společností Swiss pro lety, které sama zajišťuje, se liší od cen, které požaduje LOT pro místa na letech, které sama zajišťuje.

118 Úvodem je třeba uvést na jedné straně, že „dlouhodobý vývoj trhu" představuje samostatný důvod pro osvobození výslovně zmíněný v první větě ustanovení o revizi 15.2 a na druhé straně Komise nezpochybňuje, že existence hospodářské soutěže mezi společnostmi Swiss a SAS a LOT může být považována za dlouhodobý vývoj trhu. Za těchto okolností byla tato argumentace nesprávně zamítnuta v bodě 53 odůvodnění napadeného rozhodnutí z důvodu, že „jelikož nebyly splněny předběžné podmínky pro vyhovění žádosti o osvobození, nebylo nutné v tomto rozhodnutí zkoumat otázku cenového vývoje". Nicméně tato chyba neměla žádný důsledek, jelikož Komise v bodech 54 až 59 odůvodnění napadeného rozhodnutí přesto „pro úplnost" zkoumala vývoj cen a úroveň hospodářské soutěže.

119 V tomto ohledu Komise, i když připouští, že grafy předložené žalobkyní a společností Swiss zjevně ukazují na určitý stupeň cenových rozdílů mezi lety zajišťovanými různými dopravci ve stejný den, v napadeném rozhodnutí měla za to, že důvěryhodnost této analýzy přesto zůstává nejistá, a měla by být proto provedena doplňující hospodářská analýza.

120 Jak tvrdí Komise, je samozřejmě úkolem podniku vzniklého spojením, který požaduje osvobození od závazků, poskytnout důkazy prokazující splnění podmínek požadovaných za tímto účelem a Komise nemůže mít povinnost, provést nové šetření trhu pro každou žádost o osvobození. Komise však disponuje vyšetřovacími pravomocemi a účinnými vyšetřovacími nástroji a v případě, že se domnívá, že důkazy předložené stranami nebyly dostatečně spolehlivé nebo relevantní, nebo je třeba je doplnit jinými údaji, přísluší jí požadovat více konkrétních informací nebo v tomto ohledu provést šetření. To platí tím spíše, že ve své odpovědi ze dne 20. listopadu 2015 Lufthansa již zdůraznila, že se Komise nemohla jednoduše omezit na tvrzení, že „skutečný stupeň cenové soutěže na těchto dvou trasách může zůstat nevyřešený".

121 Strany, opírajíce se o závěry zmocněnce, rovněž tvrdily, že zdvojnásobení počtu cestujících a velmi výrazný pokles cen mezi lety 2005 a 2014 odráží vysokou úroveň hospodářské soutěže mezi společnostmi Swiss na jedné straně a LOT a SAS na druhé straně.

122 Komise se v tomto ohledu v napadeném rozhodnutí omezila na to, že strany nepředložily žádný nepopiratelný důkaz, že tato snížení cen byla způsobena hospodářskou soutěží mezi společnostmi Swiss a LOT a že totiž tato snížení mohla být rovněž přičtena snížení cen pohonných hmot nebo účinku tarifních závazků.

123 Jak bylo uvedeno výše, Komise se nemůže omezit na požadování nesporných důkazů a neuvést, v čem by měly spočívat, ale musí prokázat nesprávný charakter důkazů poskytnutých stranami, přijmout vyšetřovací opatření nebo v případě potřeby provést šetření s cílem doplnit nebo vyvrátit jejich opodstatněnost.

124 Kromě toho je třeba uvést, že Komise na jednání potvrdila, že nezpochybňuje tvrzení žalobkyně, podle kterého 17 snížení cen z 32 pro trasu ZRH-STO a 4 snížení cen z 13 pro trasu ZRH-WAW byla dobrovolná, to znamená nevyžádaná nápravnými prostředky.

125 Z předcházejících úvah vyplývá, že Komise nesplnila svou povinnost pečlivě přezkoumat všechny relevantní údaje, přijmout nezbytná vyšetřovací opatření nebo provést nezbytné šetření, aby ověřila existenci konkurenčního vztahu mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé.

K páté části, vycházející z nedodržení obecné politiky v oblasti spojování podniků, pokud jde tarifní nápravné prostředky

126 Žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila neslučitelnost závazků týkajících se tarifů se svou politikou nápravných prostředků, jak je uvedena v bodě 18 oznámení o nápravných prostředcích a potvrzená praxí. Zdůrazňuje, že Komise v posledních letech ostatně systematicky odmítala závazky týkající se tarifů navržené stranami.

127 Žalobkyně tvrdí, že tarifní závazky mají dvojí potenciální účinek narušení hospodářské soutěže, a sice na jedné straně zbavení cestujících na referenčních trasách výhod spojených se snížením ceny, které by Swiss mohla zvažovat, kdyby nebylo dodatečných nákladů, způsobených odpovídajícím snížením ceny požadovaným na překrývajících se trasách, a na druhé straně zabránění vstupu konkurenční společnosti na trh z důvodu uměle nižších cen na překrývajících se linkách.

128 Žalobkyně vytýká Komisi, že neposoudila tyto skutečnosti, ale poukázala pouze na to, že trasy ZRH-STO a ZRH-WAW jsou spoji s nízkým objemem přepravy, na které žádná nová společnost nevstoupila navzdory nápravným prostředkům týkajícím se letištních časů.

129 V tomto ohledu, pokud jde zaprvé o argument, podle kterého závazky týkající se tarifů jsou neslučitelné s politikou Komise týkající se nápravných prostředků, je třeba nejprve připomenout, že v rámci tohoto řízení žalobkyně nemůže zpochybnit legalitu závazků učiněných závaznými rozhodnutím z roku 2005, které se stalo konečným.

130 Dále, jak správně poznamenává Komise, oznámení o nápravných prostředcích nezakazuje tarifní závazky, ale zdůrazňuje, že obecně tyto závazky neodstraňují problémy související s hospodářskou soutěží vyplývající z horizontálního překrývání a že tento typ nápravných prostředků může být shledán přípustným pouze výjimečně, za předpokladu, že je používán prostřednictvím účinných mechanismů provádění a kontroly a nehrozí, že způsobí narušení hospodářské soutěže.

131 Konečně jelikož se každé spojení posuzuje jednotlivě a s ohledem na předmětné skutkové a právní okolnosti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-162/10, EU:T:2015:283, body 142 a 144), okolnost, že závazky byly odmítnuty v některých nebo dokonce většině případů, nemůže zabránit jejich přijetí v určité situaci, pokud umožňují vyřešit zjištěné problémy hospodářské soutěže.

132 Pokud jde zadruhé o argumentaci, podle které tarifní závazky mohou způsobit narušení jak na referenčních trasách, tak na trasách překrývajících se, je třeba konstatovat, že ani v napadeném rozhodnutí ani před Tribunálem Komise nepředložila důkazy, který by mohly uvedenou argumentaci zpochybnit, pouze zdůraznila její hypotetický charakter. Kromě toho povinnost přenést na trasy

ZRH-STO a ZRH-WAW snížení cen provedená na referenčních trasách by mohla odradit třetí letecké společnosti od provozování uvedených tras. Tak by se mohlo stát, že by tarifní závazky nijak neřešily strukturální problém trhu, jehož řešení mají napomoci, ale naopak by přispívaly k tomu, že by bylo nutné jejich trvalé zachování.

133 Za těchto okolností nejde v projednávaném případě o posouzení legality závazků učiněných závaznými rozhodnutím z roku 2005, které se stalo konečným, ale o zkoumání, zda jsou splněny podmínky pro zrušení těchto závazků.

134 V tomto ohledu argumentace založená na narušení hospodářské soutěže nemůže být v případě jejího prokázání pokládána za podstatnou změnu trhu ve smyslu první věty ustanovení o revizi 15.2 ani za změnu smluvních vztahů ve smyslu druhé věty ustanovení o revizi 15.2 a obecně neumožňuje prokázat, že problémy hospodářské soutěže zjištěné v rozhodnutí z roku 2005, které tvoří základ závazků, jsou odstraněny.

135 Je však třeba uvést, že ačkoli argumentace založená na riziku narušení hospodářské soutěže nemůže prokázat splnění podmínek požadovaných v ustanovení o revizi 15.2 za účelem zrušení závazků, naopak, zesiluje naopak potřebu, aby Komise provedla pečlivé a důkladné zkoumání žádosti o osvobození a ověřila, zda jsou závazky stále nezbytné nebo vhodné.

Závěry k prvnímu žalobnímu důvodu

136 Z předcházejících úvah vyplývá, že Komise nezohlednila ani pečlivě nezkoumala argumentaci vycházející z rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines, jakož i ze změny politiky týkající se partnerů aliance a existence hospodářské soutěže mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé.

137 Jakkoli jsou tyto nedostatky politováníhodné, nemohou však být vzhledem k neexistenci jakýchkoli změn smluvních vztahů mezi společnostmi Swiss a LOT, ohledně kterých byly tarifní závazky učiněny závaznými rozhodnutím z roku 2005, považovány za dostatečné k tomu, aby vedly ke zrušení napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž se týká trasy ZRH-WAW.

138 Pokud jde o linku ZRH-STO, je třeba uvést nejen to, že nebyl proveden patřičný přezkum skutečností uvedených v bodě 136 výše a ukončení dohody o společném podniku mezi společnostmi Lufthansa a SAS, ale také že Komise nezohlednila závazek žalobkyně ukončit také dvoustrannou dohodu o alianci uzavřenou mezi společnostmi Lufthansa a SAS ani stanovisko zmocněnce, v němž bylo zjištěno, že došlo k podstatné změně trhu na trase ZRH-STO, a neprovedla dostatečnou analýzu dopadu dohody o společném označování linek na hospodářskou soutěž mezi společnostmi Swiss a SAS. V důsledku toho je třeba konstatovat, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že nezohlednila všechny relevantní údaje, a že prvky uvedené v napadeném rozhodnutí nemohou odůvodnit zamítnutí žádosti o osvobození týkající se trasy ZRH-STO (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. února 2005, Komise v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 39).

139 Z toho vyplývá, že aniž je nutné zkoumat ostatní žalobní důvody a argumenty předložené žalobkyní, musí být napadené rozhodnutí zrušeno v rozsahu, v němž se týká trasy ZRH-STO. Naopak je třeba zkoumat tyto další žalobní důvody a argumenty v rozsahu, v němž se týkají legality napadeného rozhodnutí ve vztahu k trase ZRH-WAW.

K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady řádné správy

140 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila svou povinnost pečlivě a nestranně zkoumat všechny relevantní okolnosti věci a v důsledku toho zásadu řádné správy uvedenou v čl. 41 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie.

141 Žalobkyně v tomto ohledu tvrdí, že Komise nezohlednila právní argumenty, které předložila, a že se spíše uchýlila k domněnkám a předpokladům týkajícím se hospodářské soutěže na dotyčných trasách, než by provedla vážné prošetření skutečností. Komise navíc neprovedla své vlastní šetření ohledně cenového vývoje a úrovně hospodářské soutěže, ani dokonce užitečně nespolupracovala se zmocněncem pověřeným kontrolou a upřednostnila předpoklad, že dohody o společném označování linek omezují hospodářskou soutěž.

142 Stejné odmítnutí důkladně zkoumat argumenty společnosti Lufthansa vyplývá také z neustálého opakování nepřesvědčivých právních argumentů Komisí, na které Lufthansa již odpověděla během správního řízení.

143 Je třeba připomenout, že v souladu s čl. 41 odst. 1 Listiny základních práv „každý má právo na to, aby jeho záležitosti byly orgány, institucemi a jinými subjekty Unie řešeny nestranně, spravedlivě a v přiměřené lhůtě“.

144 V rozsahu, v němž žalobkyně vytýká Komisi, že nezohlednila všechny relevantní skutečnosti, aby na nich založila své posouzení, byla uvedená námitka zkoumána v rámci prvního žalobního důvodu.

145 Pokud jde o námitku, podle níž Komise jasně ukázala svůj sklon, důkladně nezkoumat žádost o osvobození, s tím, že nijak nezohlednila právní argumenty předložené společností Lufthansa, je třeba uvést, že pouhá skutečnost, že Komise zpochybnila a zamítla argumentaci společnosti Lufthansa, sama o sobě neprokazuje, že byla vůči žádosti o osvobození předpojatá. Stejně tak opakování údajně nepřesvědčivých právních argumentů Komisí, o nichž se Lufthansa domnívá, že na ně odpověděla již v průběhu správního řízení, může spíše odrážet rozdíly v posouzení, ale jako takové a samo o sobě neprokazuje, odmítnutí nestranně zkoumat žádost o osvobození.

146 Kromě toho nelze tvrdit, že Komise žádost vůbec nezkoumala, jelikož, jak vyplývá z bodů 14 až 19 výše, zaslala společnosti Lufthansa několik žádostí o informace a během správního řízení se s ní několikrát setkala.

147 Z toho vyplývá, že druhý žalobní důvod musí být zamítnut.

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zneužití pravomoci

148 Žalobkyně tvrdí, že Komise použila postup osvobození jako prostředek nátlaku k tomu, aby donutila společnost Swiss ukončit smluvní ujednání, která nemají žádnou výslovnou souvislost se spojením. Komise se snaží obejít postupy stanovené pro zkoumání a postihování případných porušení článku 101 SFEU v souladu s nařízením Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 101 a 102 [SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205), pokud jde o dohodu o společném označování linek uzavřenou mezi společnostmi Swiss a LOT v roce 2007. Zejména z bodu 104 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že dohoda o společném označování linek a její potenciální protisoutěžní účinky představují hlavní důvod, proč Komise zamítla žádost o osvobození.

149 Komise se tedy pokouší vyhnout povinnosti na jedné straně skutečně prokázat tvrzené protisoutěžní účinky dohody o společném označování linek uzavřené ze strany společnosti Swiss a na druhé straně přijmout rozhodnutí, které by podléhalo soudnímu přezkumu. Žalobkyně v tomto ohledu připomíná,

že Komise zahájila v únoru 2011 z moci úřední postup proti dohodám o společném označování linek, které se týkají tras z platformy na platformu, uzavřených mezi společnostmi Lufthansa a Turkish Airlines, a mezi společnostmi Brussels Airlines a TAP Air Portugal, ale po pěti letech přednostního šetření stále nedošla k žádnému závěru.

150 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je akt stižen zneužitím pravomoci pouze tehdy, pokud se na základě objektivních, relevantních a shodujících se nepřímých důkazů ukáže, že byl přijat za výlučným nebo přinejmenším rozhodujícím účelem dosáhnout jiných cílů, než jsou cíle, pro které byla daná pravomoc svěřena, nebo vyhnout se postupu zvláště upravenému Smlouvami pro vyrovnání se s okolnostmi daného případu (viz rozsudek ze dne 16. dubna 2013, Španělsko a Itálie v. Rada, C-274/11 a C-295/11, EU:C:2013:240, bod 33 a citovaná judikatura).

151 Je třeba konstatovat, že žalobkyně neposkytla objektivní, relevantní a shodujících se nepřímé důkazy o tom, že Komise použila postup osvobození jako prostředek nátlaku s výlučným nebo hlavním cílem donutit společnost Swiss ukončit dohodu o společném označování linek uzavřenou se společností LOT, aby obešla postupy stanovené pro zkoumání a postihování porušení článku 101 SFEU.

152 Nejprve je třeba poznamenat, že postup nebyl zahájen Komisí, ale na žádost žalobkyně.

153 Navíc, ačkoli ze spisu vyplývá, že Komise je toho názoru, že dotčená dohoda o společném označování linek vyvolává v projednávané věci problémy hospodářské soutěže a že, jak vyplývá zvláště z bodů 5, 49, 69 a 95 odůvodnění napadeného rozhodnutí, odmítnutí žádosti o osvobození je v podstatě odůvodněno zachováním nebo nezměněním uvedené dohody, nelze však z toho dojít k závěru, že se Komise dopustila zneužití pravomoci.

154 Jak bylo uvedeno v bodech 101 až 103 výše, Komise byla při svém posouzení žádosti o osvobození oprávněna vzít v úvahu dohodu o společném označování linek uzavřenou mezi společnostmi Swiss a LOT. Tato dohoda je totiž nedílnou součástí širšího smluvního vztahu, který je základem posouzení hospodářské soutěže na trase ZRH-WAW. Vzhledem k tomu, že Komise v rozhodnutí z roku 2005 měla za to, že LOT má, s ohledem na všechny dohody o spolupráci uzavřené se společností Lufthansa, pouze malý zájem konkurovat společnosti Swiss, může dohoda o společném označování linek skutečně představovat relevantní prvek pro posouzení hospodářské soutěže na této trase bez ohledu na otázku, zda tato dohoda v posledku může nebo nemůže odůvodnit zamítnutí žádosti.

155 Je třeba také konstatovat, že Komise neuložila žalobkyni povinnost vypovědět dohodu o společném označování linek, ale s cílem usnadnit poskytnutí osvobození stranám pouze navrhla, aby tuto dohodu ukončily, nebo alespoň omezily její působnost na letová spojení na předcházejícím a navazujícím segmentu, a snížily tak úroveň spolupráce mezi subjektem vzniklým spojením a společností LOT.

156 Z toho vyplývá, že skutečnosti, které uvedla žalobkyně, nelze považovat za skutečnosti představující objektivní, relevantní a shodující se nepřímé důkazy o zneužití pravomoci, a že třetí žalobní důvod musí být zamítnut.

157 Ze všech předcházejících úvah vyplývá, že napadené rozhodnutí musí být zrušeno v rozsahu, v němž se týká trasy ZRH – STO, a že ve zbývající části je třeba žalobu zamítnout.

K nákladům řízení

158 Článek 134 odst. 3 jednacího řádu stanoví, že pokud měli účastníci řízení ve věci částečně úspěch i neúspěch, ponese každý z nich vlastní náklady řízení.

159 Vzhledem k okolnostem projednávaného případu je důvodné rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese vlastní náklady.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (šestý senát)

rozhodl takto:

1) **Rozhodnutí Komise C(2016) 4964 final ze dne 25. července 2016 zamítající žádost podanou společností Deutsche Lufthansa AG týkající se osvobození od některých závazků učiněných závaznými rozhodnutím Komise ze dne 4. července 2005 o schválení spojení podniků ve věci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss se zrušuje v rozsahu, v němž se týká trasy Curych-Stockholm.**

2) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**

3) **Každý účastník řízení ponese vlastní náklady řízení.**

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 16. května 2018.

Podpisy.

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu 1

Rozhodnutí povolující spojení mezi společnostmi Lufthansa a Swiss International Air Lines Ltd 2

Napadené rozhodnutí 3

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení 5

Právní otázky 6

Úvodní poznámky 6

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z použití nesprávného právního kritéria, zjevně nesprávných posouzení, jakož i porušení zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání 8

K první části, vycházející z použití nesprávného právního kritéria při posuzování žádosti o osvobození, jakož i z porušení zásad proporcionality a ochrany legitimního očekávání 8

K druhé a čtvrté části, vycházejícím ze zjevně nesprávného posouzení dohod o alianci společnosti Lufthansa s ohledem na druhou větu ustanovení o revizi 15.2 a na skutečnost, že Komise nezohlednila změnu své politiky týkající se zacházení s partnery aliance 9

– Úvodní poznámky 10

– Smluvní změny mezi společnostmi Lufthansa a SAS 11

– K rozhodnutí Lufthansa/Brussels Airlines a údajné změně politiky Komise týkající se zacházení s partnery aliance 13

– K dohodě o společném označování linek uzavřené mezi společnostmi Swiss a SAS 15

Ke třetí části, vycházející z toho, že Komise nezohlednila, že hospodářská soutěž mezi společnostmi Swiss na jedné straně a SAS a LOT na straně druhé představuje „dlouhodobý vývoj trhu“ ve smyslu první věty ustanovení o revizi 15.2 18

K páté části, vycházející z nedodržení obecné politiky v oblasti spojování podniků, pokud jde tarifní nápravné prostředky 19

Závěry k prvnímu žalobnímu důvodu 20

K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady řádné správy 21

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu ze zneužití pravomoci 21

K nákladům řízení 22