A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2018. május 16.* [i]

„Verseny – Összefonódások – Légi közlekedési piac – Az összefonódást bizonyos kötelezettségvállalások betartása mellett a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozat – A kötelezettségvállalások tárgyát képező kötelezettségek egy része alóli mentesség iránti kérelem – Arányosság – Jogos bizalom – A megfelelő ügyintézés elve – Hatáskörrel való visszaélés”

A T-712/16. sz. ügyben,

a **Deutsche Lufthansa AG** (székhelye: Köln [Németország], képviseli: S. Völcker ügyvéd)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselik: A. Biolan, H. Leupold és I. Zaloguin, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

a 2005. július 4-i COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyben az összefonódást engedélyező bizottsági határozatban kötelezővé tett bizonyos kötelezettségvállalások alóli mentesség iránt a felperes által előterjesztett kérelmet elutasító, 2016. július 25-i C(2016) 4964 final bizottsági határozat megsemmisítése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (hatodik tanács),

tagjai: G. Berardis elnök, S. Papasavvas (előadó) és O. Spineanu-Matei bírák,

hivatalvezető: C. Heeren tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2017. szeptember 14-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

A jogvita előzményei

1 A felperes, a Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa vagy a felperes) a legnagyobb német légitársaság. E társaság alapító tagja a Star Alliance-nak, amely a világ legnagyobb, légitársaságokat tömörítő szövetsége.

* Az eljárás nyelve: angol.

2 A Star Alliance megállapodáson felül a Lufthansa 1995. május 11-én kétoldalú szövetségi megállapodást kötött a Scandinavian Airlines Systemmel (a továbbiakban: SAS), továbbá 1995. július 1-jén közös üzemeltetési megállapodást, értékesítési és marketingmegállapodást, valamint kétoldalú közös vállalkozási megállapodást (a továbbiakban: közös vállalkozási megállapodás) kötöttek.

3 Ezenkívül, a Star Alliance megállapodáson felül a Lufthansa a Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.-val (a továbbiakban: LOT) 2002. június 1-jén kölcsönös közös üzemeltetési megállapodást, 2003. augusztus 25-én speciális díjmegosztási megállapodást, 2003. szeptember 26-án stratégiai együttműködési megállapodást, 2004. június 15-én a promóciós programra vonatkozó keretmegállapodást kötött, és 2003. október 1-jén létrejött köztük a Miles and More együttműködési megállapodás.

A Lufthansa és a Swiss International Air Lines Ltd közötti összefonódás engedélyezéséről szóló határozat

4 A vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (HL 2004. L 24., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 40. o.; a továbbiakban: az összefonódásokról szóló EK rendelet) 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján elfogadott, 2005. július 4-i (COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügy) határozatban (a továbbiakban: a 2005. évi határozat) az Európai Közösségek Bizottsága megállapította, hogy azon összefonódási művelet (a továbbiakban: összefonódás), amellyel a Lufthansa megszerezte a Swiss International Air Lines Ltd légitársaság fölötti ellenőrzést, összeegyeztethető a belső piaccal, az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodással, valamint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a légi közlekedésről szóló megállapodással, bizonyos feltételek teljesítése és díjak megfizetése mellett.

5 Az összefonódás vizsgálata során a Bizottság egyrészt elemezte a két légitársaság által nyújtott szolgáltatások közötti átfedést. Másrészt megvizsgálta, hogy a Swiss Lufthansa általi megszerzése megszüntetné-e a hatékony versenyt a Swiss és más, a Lufthansa-csoporthoz nem tartozó olyan légitársaságok között is, amelyek a Star Alliance partnerei, és ezenkívül számos két- vagy többoldalú megállapodás révén összekapcsolódnak, mint amilyen a SAS, a LOT, az Austrian Airlines, a British Midland Limited (a továbbiakban: bmi), a United Airlines és az Air Canada.

6 A fenti 2. és 3. pontban említett különféle együttműködési megállapodásokra tekintettel és figyelembe véve a Swiss Star Alliance-hoz való jövőbeli, valószínű csatlakozását, a Bizottság megállapította, hogy az összefonódást követően a SAS-nak és a LOT-nak kevés érdeke fűződik ahhoz, hogy versenyezzen a Swiss-szel.

7 Következésképpen a Bizottság a SAS és a LOT piaci részesedését hozzáadta a Lufthansáéhoz az összefonódás versenyhelyzetre vonatkozó értékelésekor, ami két átfedést jelzett a Zürich-Stockholm (a továbbiakban: ZRH–STO) és a Zürich–Varsó (a továbbiakban: ZRH–WAW) vonalakon. Mivel csupán a Swiss és a Star Alliance e vonalakat használó partnerei – a ZRH–STO vonalon a SAS és a ZRH–WAW vonalon a LOT –, valamint a zürichi (Svájc) és a stockholmi (Svédország) repülőterek telítettek, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy e két vonalat illetően komoly kétségek merültek fel az összefonódásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét tekintve.

8 E komoly kétségek eloszlatása érdekében a Lufthansa és a Swiss (a továbbiakban együtt: felek) 2005. június 13-án a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalásokat ajánlottak fel a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalak tekintetében.

9 Érdekelt harmadik felek észrevételei alapján a felek 2005. június 27-én a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalásokat a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokkal egészítették ki, melyek a felek által benyújtott kötelezettségvállalások 11.1. pontjában szerepelnek, és előírják, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás minden alkalommal, amikor egy összehasonlítható referenciavonalon a közzétett

díjak csökkentését hajtja végre, (százalékosan) azonos mértékű csökkentést eszközöl a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalak megfelelő díjai tekintetében. Az említett pontban pontosították, hogy e kötelezettség megszűnik, ha az említett vonalakon új légi szolgáltató kezd tevékenykedni.

10 A felek által benyújtott kötelezettségvállalások (a továbbiakban: kötelezettségvállalások) előírják egy megbízott kijelölését, akinek feladatkörébe tartozik annak ellenőrzése, hogy a felek tiszteletben tartják-e a kötelezettségvállalásokat (a továbbiakban: megbízott).

11 A kötelezettségvállalásokban egyébként szerepel az alábbiak szerint megszövegezett 15.1. és 15.2. felülvizsgálati záradék (a továbbiakban: 15.1. felülvizsgálati záradék és 15.2. felülvizsgálati záradék):

„15.1. A Bizottság az összefonódással létrejött vállalkozás rendkívüli körülményekkel vagy a piaci körülmények radikális megváltozásával – mint amilyen versenyző légi fuvarozói szolgáltatás üzemeltetése valamely sajátos és azonosított európai vagy hosszú távú várospár tekintetében – igazolt kérelme alapján egy vagy több kötelezettségvállalást felfüggeszthet, módosíthat vagy helyettesíthet.

15.2. A Bizottság az összefonódással létrejött vállalkozás kérelmére, a piac hosszú távú fejlődése alapján felfüggesztheti, módosíthatja vagy helyettesítheti a jelen dokumentumban felajánlott összes kötelezettségvállalást. Közelebbről a Bizottság felfüggesztheti a résidők rendelkezésre bocsátására vonatkozó kötelezettséget, ha megállapítja, hogy azon szerződéses viszonyok, amelyekre a versenyre ösztönzésnek az összefonódással létrejött vállalkozás és a Lufthansa-szövetség érintett légi fuvarozói közötti csökkenésére vonatkozó következtetését alapozta a 2005. évi határozatban, olyan alapvető mértékben megváltoztak, hogy az megszünteti a Bizottság által azonosított aggályokat.”

A megtámadott határozat

12 2013. november 4-én a felek a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások alóli – és amennyiben lehetséges, a résidőkre vonatkozó kötelezettségvállalások, továbbá a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakra való hozzáférést érintő egyéb járulékos korrekciós intézkedések alóli – mentesség iránti kérelmet terjesztettek a Bizottság elé. A jelen kereset csupán a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakkal kapcsolatos, a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelmet érinti (a továbbiakban: mentesség iránti kérelem).

13 A mentesség iránti kérelem három indokon alapul: először is a vállalkozási megállapodás megszűnésén, másrészt az összefonódások vizsgálata során a Bizottságnak a szövetség tagjaival való bánásmódjára vonatkozó politikájának megváltozásán, valamint a Bizottságnak egy összefonódást a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánító, 2009. június 22-i C(2009) 4608 final (COMP/M.5335. sz. ügy, Lufthansa/SN Airholding; a továbbiakban: Lufthansa/Brussels Airlines határozat) határozatában e tekintetben elvégzett értékelésén, végül harmadszor egyfelől a Swiss, másfelől a SAS és a LOT közötti verseny fennállásán.

14 A Lufthansa 2014. február 14-én adott választ a Bizottság 2013. november 22-i kérdéseire, 2014. április 27-én pedig a 2014. február 26-i kiegészítő kérdésekre.

15 A 2014. szeptember 12-i ülésen a Lufthansa javaslatot tett a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetésére, ha ez lehetővé teszi a Bizottság számára a ZRH–STO vonalra vonatkozó mentesség iránti kérelem elfogadását. 2014. október 16-án a Lufthansa újabb kérelmekkel egészítette ki a mentesség iránti kérelmét. 2015. január 26-án a Lufthansa levélben válaszolt a Bizottság egy kérdésére, és 2015. május 18-án tájékoztatta ez utóbbit árszerkezetének módosításáról.

16 2015. március 5-én a Bizottság tájékoztatta a Lufthansát, hogy a kért mentesség akkor adható meg neki, ha bizonyos módosításokat hajt végre a SAS-szel és a LOT-tal kötött közös üzemeltetési megállapodáson. A Lufthansa 2015. április 28-án azt a választ adta, hogy nem tervez ilyen módosításokat.

17 A Lufthansa 2015. június 29-én válaszolt a Bizottság 2015. május 22-i kérdéseire.

18 2015. október 22-én a Bizottság tájékoztatta a feleket azon szándékáról, hogy elutasítja a mentesség iránti kérelmet. A felek 2015. november 20-án és 24-én benyújtották észrevételeiket.

19 A megbízott 2014. június 27-én és 2016. május 3-án közölte a Lufthansa mentesség iránti kérelmére vonatkozó észrevételeit.

20 A Bizottság a 2016. július 25-i C(2016) 4964 final határozatával elutasította a 2005. évi határozatban kötelezővé tett bizonyos kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelmet (a továbbiakban: megtámadott határozat).

21 A feleknek a Lufthansával kötött együttműködési megállapodások változására tekintettel a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondatán alapuló mentesség iránti kérelmét illetően a Bizottság úgy vélte, hogy a Lufthansa és a SAS közötti vállalkozási megállapodás megszűnése a Németország és Skandinávia közötti közlekedéssel kapcsolatosan nem elegendő a ZRH–STO vonalat érintő, a 2005. évi határozatban bemutatott problémák megszüntetéséhez, és az új légi fuvarozó belépésének hiánya önmagában olyan indoknak tekinthető, amely igazolja a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások fenntartását (a megtámadott határozat (68) preambulumbekezdése). Emellett a Bizottság jelezte, hogy ha a felek ténylegesen megszüntetik a kétoldalú szövetségi megállapodást, a 15.2. felülvizsgálati záradék alapján főszabály szerint és a Bizottság külön határozata alapján sor kerülhet a ZRH–STO vonallal kapcsolatos kötelezettségvállalások felülvizsgálatára; pontosítva, hogy a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetése kizárólag a 15.2. felülvizsgálati záradék alkalmazását indítja meg, ami önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy a felek által kért mentességet ténylegesen megadják (a megtámadott határozat (69) preambulumbekezdése).

22 A feleknek a 15.2. felülvizsgálati záradék első mondatán alapuló mentesség iránti kérelmét illetően, melyet arra alapoztak, hogy a 2005. évi határozat óta megváltozott a Bizottságnak az összefonódások vizsgálata során a szövetség tagjaival kapcsolatos politikája, a Bizottság előadta, hogy minden egyes összefonódást a saját jellemzői alapján értékel (a megtámadott határozat (77) preambulumbekezdése), és a Bizottság nem zárta eleve ki a hatásköre alól a szövetség tagjai közötti kapcsolatokat, sem e kapcsolatok hatását a partnerek arra való ösztönzésére, hogy az összefonódás után versenyezzenek egymással (a megtámadott határozat (79) preambulumbekezdése), továbbá a jelen ügyben benyújtott kötelezettségvállalások hosszú távon a piac fejlődését igénylik, amelyet a felek nem bizonyítottak (a megtámadott határozat (82) és (83) preambulumbekezdése).

23 Másfelől a Bizottság hangsúlyozta, hogy még ha teljesültnek tekintené is a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakra vonatkozó kötelezettségvállalások felfüggesztésének kérését lehetővé tévő feltételeket, a mentesség iránti kérelem értékelése során akkor is figyelembe kellene vennie a Swiss által a Lufthansa partnereivel, 2006-ban a SAS-szel és 2007-ben a LOT-tal kötött közös üzemeltetési megállapodásokat (a megtámadott határozat (95) és (96) preambulumbekezdése). E közös üzemeltetési megállapodásoknak a két vonalon való versenyre gyakorolt esetleges hatásai miatt a Bizottság úgy vélte, hogy helyénvaló értékelni az összefonódást, és megállapította, hogy e megállapodások léte rámutatott arra, hogy a Lufthansa és a SAS, valamint a LOT közötti együttműködés mértéke nem csökkent (a megtámadott határozat (99) és (100) preambulumbekezdése). A Bizottság tehát arra a következtetésre jutott, hogy nincs elegendő indoka a kért mentesség megadásának. A Bizottság egyrészt pontosította, hogy mivel egyetlen versenytárs légitársaság sem lépett a piacra, és semmilyen más rendkívüli körülmény sem következett be, továbbá a piaci körülmények radikális megváltozására sem került sor, a 15.1. felülvizsgálati záradékban előírt, a kötelezettségvállalások felfüggesztésére vonatkozó

feltételek nem teljesültek (a megtámadott határozat (108) preambulumbekezdése). A Bizottság másrészt pontosította, hogy a felek nem bizonyították, hogy teljesültek volna a 15.2. felülvizsgálati záradékban előírt, a kötelezettségvállalások felülvizsgálatához, felfüggesztéséhez vagy módosításához szükséges feltételek (a megtámadott határozat (109) preambulumbekezdése).

24 A Bizottság e következtetést öt, az alábbiak szerint megfogalmazott indokra alapozta:

„111. Először is, a SAS-szel kötött vállalkozási megállapodás megszűnése nem [érinti] a 2005. évi határozatban megvizsgált [szélesebb együttműködés szerződéses alapját], így nem elegendő ahhoz, hogy a 15.2. felülvizsgálati záradékon alapuló felülvizsgálat elvégzéséhez vezessen.

112. Másodszor, még ha a vállalkozási megállapodás megszűnését elméletileg a jelen ügyben relevánsnak kellene is tekinteni, a két vonalon fennálló versenyhelyzet továbbra is kétségeket vet fel az összefonódás belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően […], így a 15.2. felülvizsgálati záradék feltételei nem teljesülnek. Ugyanis csupán két légitársaság szolgálja ki a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakat, és ezek platformról platformra párhuzamos közös üzemeltetési megállapodást kötöttek.

113. Harmadszor semmiféle szerződésmódosításra nem került sor a 2005. évi határozat meghozatala óta a ZRH-WAW vonal tekintetében.

114. Negyedszer a szerkezeti kötelezettségvállalások Bizottság általi elfogadása – ellentétben a jelen határozat tárgyát nem képező vonalakra és piacokra vonatkozó bizonyos közelmúltbeli, légitársaságok összefonódását érintő ügyekben a díjakkal kapcsolatos magatartásbeli kötelezettségvállalásokkal – nem tekinthetők a piac lényeges megváltozásának, és egyéb módon sem igazolhatják a kért mentességet. Ugyanígy önmagában az a tény, hogy a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat bizonyos közelmúltbeli, légitársaságok összefonódását érintő ügyekben nem vették figyelembe, nem minősül a jelen ügyben a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások felfüggesztését igazoló indoknak.

115. Ötödször a Bizottság részéről az Alliance tagjaival való bánásmód tekintetében hivatkozott változás nem minősül a piac hosszú távú fejlődésének a 15.2. felülvizsgálati záradék értelmében véve.

116. A Bizottság tehát arra a következtetésre jutott, hogy a kötelezettségvállalások kért felfüggesztése összességében véve nem teljesíti a 15.1. és a 15.2. felülvizsgálati záradék (első és második) mondatában előírt feltételeket. E felfüggesztés nem javítaná a kötelezettségvállalások általános hatékonyságát sem. Következésképpen a Bizottság úgy határozott, hogy elutasítja a Lufthansának a kötelezettségvállalások részleges felfüggesztése iránti kérelmét […]”.

Az eljárás és a felek kérelmei

25 A Törvényszék Hivatalához 2016. október 5-én benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.

26 A felperes azt kéri, hogy a Törvényszék:

– semmisítse meg a megtámadott határozatot;

– a Törvényszék a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

27 A Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:

– utasítsa el a keresetet;

– a felperest kötelezze a költségek viselésére.

28 Az előadó bíró javaslatára a Törvényszék (hatodik tanács) úgy határozott, hogy megnyitja az eljárás szóbeli szakaszát, és a Törvényszék eljárási szabályzatának 89. cikkében előírt pervezető intézkedések keretében írásbeli kérdéseket tett fel a Lufthansának és a Bizottságnak. Ez utóbbiak e kérdésekre az előírt határidőn belül válaszoltak.

29 A 2017. szeptember 14-i tárgyaláson a Törvényszék meghallgatta a Lufthansa és a Bizottság szóbeli előadásait és a szóban feltett kérdéseire adott válaszaikat.

A jogkérdésről

30 Keresete alátámasztására a felperes három jogalapra hivatkozik. Az első jogalap a mentesség iránti kérelem értékelése során egy jogi szempont téves alkalmazására, nyilvánvaló értékelési hibák elkövetésére, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének megsértésére vonatkozik. A második jogalap a megfelelő ügyintézés elvének megsértésére vonatkozik. A harmadik jogalap hatáskörrel való visszaélésre vonatkozik.

Előzetes észrevételek

31 A felek által az összefonódás által felvetett komoly kétségek eloszlatása és az összefonódás belső piaccal összeegyeztethetővé tétele céljából tett kötelezettségvállalások általában tartalmaznak egy felülvizsgálati záradékot, amely előírja azon feltételeket, melyek között a Bizottság a létrejött vállalkozás kérelmére meghosszabbíthatja a határidőket, vagy határozhat úgy, hogy az említett kötelezettségvállalásokat felfüggeszti, módosítja vagy helyettesíti. Ahogyan az a 139/2004/EK tanácsi rendelet és a 802/2004/EK bizottsági rendelet alapján elfogadható korrekciós intézkedésekről szóló bizottsági közlemény (HL 2008. C. 267., 1. o.; a továbbiakban: korrekciós intézkedésekről szóló közlemény) 74. pontjában szerepel, a kötelezettségvállalások felfüggesztése vagy módosítása különleges jelentőséggel bírhat a magatartásbeli kötelezettségvállalások esetén, melyeket esetleg több éve tettek, és amelyek esetében bizonyos körülmények nem láthatók előre az összefonódásra vonatkozó, a kötelezettségvállalásokat kötelezővé tévő határozat elfogadásának időpontjában. Viszonválaszában a Bizottság a 2011. május 3-i C(2011) 2981 final (IV/M.950 – Hoffmann – La Roche/Boehringer Mannheim ügy) határozatára hivatkozva egyébként azzal érvelt, hogy a kötelezettségvállalások felfüggesztésére vagy módosítására akár felülvizsgálati záradék hiányában is sor kerülhet, ha a kötelezettségvállalások későbbi rendkívüli változások miatt idejétmúltakká vagy aránytalanná válnak. A kötelezettségvállalások ugyanis az összefonódást engedélyező határozatban feltárt, versenyt érintő aggodalmak orvoslására szolgálnak, így előfordulhat, hogy a piaci helyzet változása függvényében tartalmukat módosítani kell, vagy szükségességük megszűnik. A jelen kereset keretében a felperes mindazonáltal csupán arra hivatkozik, hogy a kért mentességet meg kellett volna adni neki a kötelezettségvállalásokban szereplő 15.1. és 15.2. felülvizsgálati záradék alkalmazásával.

32 A felperes által a megtámadott határozattal szemben felhozott különböző jogalapok és érvek megvizsgálása előtt meg kell határozni a Bizottság számára a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelem vizsgálata tekintetében rendelkezésre álló mérlegelési mozgásteret, valamint azt, hogy a Törvényszéknek milyen felülvizsgálatot kell elvégeznie a Bizottság által e tekintetben hozott határozatokkal kapcsolatban, továbbá pontosítani kell az ilyen kérelem vizsgálati eljárásának bizonyos vetületeit.

33 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 139/2004 rendeletben foglalt anyagi jogi szabályok egyfajta diszkrecionális jogkört biztosítanak a Bizottság számára többek között a gazdasági jellegű mérlegeléseket illetően (lásd analógia útján: 1998. március 31-i Franciaország és társai kontra Bizottság ítélet, C-68/94 és C-30/95, EU:C:1998:148, 223. pont; 2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítélet, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 38. pont; 2007. december 18-i Cementbouw Handel & Industrie kontra Bizottság ítélet, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53. pont).

34 Ez a helyzet áll fenn nem csupán valamely összefonódás összeegyeztethetőségének értékelése esetén, hanem annak értékelése kapcsán is, hogy milyen kötelezettségvállalásokra van szükség az összefonódással kapcsolatban felmerült komoly kétségek eloszlatása (lásd ebben az értelemben: 2003. szeptember 30-i ARD kontra Bizottság ítélet, T-158/00, EU:T:2003:246, 328. pont; 2006. július 4-i easyJet kontra Bizottság ítélet, T-177/04, EU:T:2006:187, 128. pont) és az ilyen kötelezettségvállalások végrehajtása céljából (lásd ebben az értelemben analógia útján: 2003. április 3-i Petrolessence és SG 2R kontra Bizottság ítélet, T-342/00, EU:T:2003:97, 102. és 103. pont).

35 Közelebbről a valamely összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító határozattal kötelezővé tett kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelem esetében először is rá kell mutatni, hogy noha valamely összefonódás vizsgálata jövőbeli változások olyan előrejelzését igényli, amely annál nehezebbé és bizonytalanná válik, minél távolabbra tekintünk az időben, a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelem vizsgálata nem szükségszerűen vet fel ugyanilyen előretekintő elemzési nehézségeket. Az adott helyzettől függően ugyanis az ilyen vizsgálat inkább annak ellenőrzését igényli, hogy a kötelezettségvállalásokat általában kísérő felülvizsgálati záradékban előírt feltételek teljesültek-e, vagy annak visszamenőleges értékelését, hogy az összefonódás jóváhagyásának időpontjában elvégzett előrejelzések pontosnak bizonyultak-e, vagy hogy az összefonódás által felvetett komoly kétségek továbbra is fennállnak-e.

36 Továbbá meg kell jegyezni, hogy ahogyan arra a felperes hivatkozik, a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelem vizsgálata nincs alávetve az összefonódások vizsgálatával összefüggésben meghatározott szigorú határidőknek. Ugyanis nincs olyan rendelkezés, amely olyan határidőt írna elő, amelyen belül az ilyen kérelem megvizsgálására vonatkozó eljárást vagy annak bizonyos szakaszait be kellene fejezni, vagy amely általánosabban szabályozná vagy szervezné az említett eljárást.

37 Ez nem változtat azon, hogy a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelem értékelése, akárcsak az összefonódásokkal kapcsolatos más határozatok, esetenként összetett gazdasági értékeléseket feltételez, többek között annak ellenőrzése érdekében, hogy a tág értelemben vett piaci helyzet olyan jelentős mértékben és tartósan megváltozott-e, hogy a kötelezettségvállalások többé nem szükségesek a kötelezettségvállalásokat kötelezővé tévő határozatban feltárt, versenyt érintő aggodalmak orvoslásához.

38 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy a Bizottság az összetett gazdasági értékeléseket magukban foglaló, kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelmek értékelésekor is rendelkezik bizonyos diszkrecionális jogkörrel.

39 Következésképpen e jogkör gyakorlásának Törvényszék általi felülvizsgálata során figyelembe kell venni azon mérlegelési mozgásteret, amelynek alapjául az összefonódásokra vonatkozó szabályozás részét képező gazdasági jellegű szabályok szolgálnak (2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítélet, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 38. pont). Mindazonáltal ez nem jelenti azt, hogy a Törvényszéknek tartózkodnia kell a Bizottság gazdasági jellegű tényekre vonatkozó értékelésének felülvizsgálatától. A Törvényszéknek ugyanis többek között nem csupán a hivatkozott bizonyítékok tárgyi valószerűségét, megbízhatóságát és következetességét kell vizsgálnia, hanem azt is ellenőriznie kell, hogy a bizonyítékok tartalmazzák-e az adott összetett helyzet értékeléséhez figyelembe veendő összes adatot, valamint hogy e bizonyítékok alátámasztják-e a belőlük levont következtetéseket (2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítélet, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39. pont).

40 A Bizottság állításától eltérően a 2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítéletben (C-12/03 P, EU:C:2005:87) kimunkált ezen ítélkezési gyakorlat nem irreleváns a jelen ügyben amiatt, hogy azon ügy, melyben a Bíróság azt kidolgozta, nem az összefonódásra vonatkozó határozatban kötelezővé tett kötelezettségvállalások felülvizsgálatára vonatkozott. Az említett ítélkezési gyakorlat ugyanis teljesen általános jellegű, és annak alkalmazására egyébként sor került a 139/2004 rendelet alkalmazásából eredő jogviták különböző típusai esetén. Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlat szerint abban az esetben, ha az intézmények mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, az uniós jogrend által a közigazgatási eljárás vonatkozásában előírt biztosítékok tiszteletben tartásának annál nagyobb jelentősége van. A biztosítékok között szerepel többek között a Bizottság azon kötelessége, hogy alaposan és pártatlanul vizsgálja meg az ügy valamennyi releváns körülményét, valamint az érdekelt azon joga, hogy kifejthesse az álláspontját, továbbá hogy megfelelően megindokolják a vele szemben meghozott, megtámadott határozatot (lásd ebben az értelemben: 1991. november 21-i Technische Universität München ítélet, C-269/90, EU:C:1991:438, 14. pont; 2002. március 20-i ABB Asea Brown Boveri kontra Bizottság ítélet, T-31/99, EU:T:2002:77, 99. pont).

41 A fentiekből következik, hogy noha a Bizottság rendelkezik bizonyos diszkrecionális jogkörrel a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelem értékelése során, köteles elvégezni e kérelem gondos vizsgálatát, és szükség esetén vizsgálatot lefolytatni, meghozni a megfelelő bizonyítási intézkedéseket, és következtetéseit a releváns adatok összességére alapozni.

42 A mentesség iránti kérelem értékelésének megfelelő jogi szempontját illetően a Bizottság emlékeztetve arra, hogy általános jogelvekbe ütközik valamely anyagi jogokat keletkeztető, jogszerű közigazgatási aktus visszaható hatályú visszavonása (2002. november 20-i Lagardère és Canal+ kontra Bizottság ítélet, T-251/00, EU:T:2002:278, 139. pont), azzal érvel, hogy a jogokat vagy hasonló előnyöket biztosító, összefonódásokkal kapcsolatos jogszerű határozatok, mint amilyen a 2005. évi határozat, csupán bizonyos szigorúan meghatározott rendkívüli körülmény fennállása esetén módosítható vagy vonható vissza. Ezen érvelés nem fogadható el. A kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelemről szóló határozat nem feltételezi az összefonódást engedélyező, a kötelezettségvállalásokat kötelezővé tevő határozat visszavonását, és nem is felel meg ilyen visszavonásnak. A kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelemről szóló határozat célja annak ellenőrzése, hogy a kötelezettségvállalások részét képező felülvizsgálati záradékban előírt feltételek teljesültek-e, vagy adott esetben az összefonódást a kötelezettségvállalások teljesítése mellett engedélyező határozatban említett, versenyt érintő aggodalmak többé nem állnak fenn.

43 Mindazonáltal pontosítani kell, hogy mivel a 2005. évi határozat jogerőre emelkedett, a felperes a jelen eljárás keretében nem vitathatja közvetetten annak jogszerűségét, ideértve annak kötelezettségvállalásokra vonatkozó részét.

44 Másfelől a felperes azon érve, amely szerint a Bizottság mindig köteles saját kezdeményezésre rendszeresen felülvizsgálni, hogy a korrekciós intézkedések továbbra is igazoltak, a jelen ügyben irreleváns, mivel a felperes kérelmet terjesztett elő a kötelezettségvállalások felfüggesztése iránt.

45 Végül pontosítani kell, hogy a kötelezettségvállalásokat tevő felek feladata megfelelő bizonyítékokkal szolgálni annak alátámasztására, hogy a kötelezettségvállalások felfüggesztésének feltételei teljesültek. Mindazonáltal ha az említett felek olyan bizonyítékokat szolgáltatnak, amelyek bizonyítják, hogy a kötelezettségvállalások felülvizsgálati záradékában előírt feltételek teljesülnek, a Bizottság feladata bemutatni, hogy e bizonyítékok miért nem elegendőek vagy megbízhatóak és szükség esetén vizsgálatot lefolytatni a felek által felhozott bizonyítékok ellenőrzése, kiegészítése vagy megcáfolása céljából.

46 A fentiek megfontolások összességének fényében kell a felperes által előadott jogalapokat és érveket megvizsgálni.

Az egy jogi szempont téves alkalmazására, nyilvánvaló értékelési hibák elkövetésére, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének megsértésére vonatkozó első jogalapról

47 Az első jogalap öt részre tagolódik. Az első rész a mentesség iránti kérelem értékelése során egy jogi szempont téves alkalmazására, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének megsértésére vonatkozik. A második rész a Lufthansa szövetségi megállapodásainak értékelése során nyilvánvaló mérlegelési hibák elkövetésére vonatkozik. A harmadik rész arra vonatkozik, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az egyrészt a Swiss, másrészt a SAS és a LOT közötti verseny „a piac hosszú távú fejlődésének" minősül. A negyedik rész arra vonatkozik, hogy a Bizottság elmulasztotta figyelembe venni a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának megváltozását. Az ötödik rész arra vonatkozik, hogy a Bizottság nem tartotta tiszteletben az összefonódásokkal kapcsolatos általános politikáját a díjakra vonatkozó korrekciós intézkedések tekintetében.

48 Mindenekelőtt az első részt kell megvizsgálni, majd a második és a negyedik részt együttesen, ezt követően a harmadik részt és végül az ötödik részt. A jogalap egészének értékelésére vonatkozó következtetés levonására a különböző részek vizsgálatát követően kerül sor.

A mentesség iránti kérelem értékelése során egy jogi szempont téves alkalmazására, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének megsértésére vonatkozó első részről

49 A felperes lényegében azt állítja, hogy a megtámadott határozat téves jogi szemponton alapul, mivel a Bizottság nem rendelkezik korlátlan diszkrecionális jogkörrel a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelmek értékelése során, és úgy véli, hogy a 2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítéletben (C-12/03 P, EU:C:2005:87) kifejtett ítélkezési gyakorlat, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének fényében a Bizottságnak fokozottabb kötelezettsége alaposan megvizsgálni a hosszú távú kötelezettségvállalásokat és vizsgálatot lefolytatni.

50 Elsősorban e résznek nincs önálló hatálya, mivel – ahogyan azt a felperes a tárgyaláson megerősítette –, az említett részben azt rója fel a Bizottságnak, hogy az megsértette azon kötelezettségét, hogy a mentességi kérelmet gondosan megvizsgálja, szükség esetén vizsgálatot folytasson le és következtetéseit a releváns adatok összességére alapozza. E részt tehát az első jogalap más részeiben kifejtett érdemi kifogásokkal együtt kell megvizsgálni.

51 Másodsorban a felperes azt állítja, hogy az árak rögzítésére vonatkozó állandó korlátozásokat előíró kötelezettségvállalások összeegyeztethetetlenek az arányosság elvével és egy olyan rendszerrel, melyben a verseny torzításmentes, ezért a Bizottságtól rendszeres felülvizsgálatot igényelnek.

52 Ezt az érvelést el kell utasítani. Azonkívül, hogy a szóban forgó kötelezettségek nem állandó jellegűek, hanem csupán meghatározott időtartamra szólnak, rá kell mutatni, hogy mivel a 2005. évi határozat jogerőre emelkedett, a felperes a jelen eljárás keretében nem vitathatja az említett kötelezettségvállalások jogszerűségét, ahogyan az a fenti 43. pontban szerepel.

53 Egyébként, ahogyan azt a Bizottság hangsúlyozza, a 15.1. és a 15.2. felülvizsgálati záradék kifejezi az arányosság elvét azáltal, hogy rendkívüli körülmények fennállása esetén lehetővé teszi a kötelezettségvállalások felfüggesztését, módosítását vagy helyettesítését, amennyiben bizonyított, hogy azok már nem szükségesek vagy arányosak, miközben elfogadott tény, hogy egyedül az a körülmény, hogy a kötelezettségvállalások több éve hatályban vannak, önmagában nem bizonyítja, hogy megszűntek azon komoly kétségek, melyekre válaszul ezeket elfogadták, és hogy a kötelezettségvállalások többé nem igazoltak.

54 Végül, ahogyan az a fenti 44. pontból kitűnik, nem a Bizottság feladata, hogy hivatalból rendszeresen megvizsgálja a hosszú távú kötelezettségvállalásokat, hanem az említett kötelezettségvállalásokat tevő felek feladata, hogy azok felfüggesztése vagy módosítása iránti kérelmet terjesszenek elő, és bizonyítsák, hogy az e célból előírt feltételek teljesülnek.

55 Harmadsorban, a bizalomvédelem elvét illetően a felperes azzal érvel, hogy a Bizottság igényelte a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat, hogy a felperes azokat csak vonakodva fogadta el, a 15.2. felülvizsgálati záradék beiktatása mellett, és hogy jogszerűen számított arra, hogy a Bizottság ténylegesen felfüggeszti a kötelezettségvállalásokat és jóhiszeműen megvizsgálja, hogy teljesülnek-e a felülvizsgálati záradék követelményei.

56 Ez az érvelés nem lehet eredményes. Egyrészt ezen érvelés téves előfeltevésen alapul. Ugyanis ahogyan az többek között a 139/2004 rendelet (30) preambulumbekezdéséből és 6. cikkének (2) bekezdéséből következik, az összefonódással érintett vállalkozások ajánlhatnak fel kötelezettségvállalásokat annak érdekében, hogy az összefonódást a belső piaccal összeegyeztethetővé tegyék, és a Bizottság nem írhat elő kötelezettségvállalásokat az említett vállalkozások számára. Másrészt az állítás irreleváns, mivel a 2005. évi határozattal kötelezővé tett kötelezettségvállalások jogszerűsége többé nem vitatható. Egyébként az iratokból nem tűnik ki, hogy a Bizottság pontos ígéreteket tett volna a kötelezettségvállalások felfüggesztésével kapcsolatban. Végül rá kell mutatni, hogy a felülvizsgálati záradék önmagában nem biztosítja a felperes számára, hogy a kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelmét automatikusan elfogadják, mivel a kötelezettségvállalások felfüggesztésére csak akkor kerülhet sor, ha az erre vonatkozóan előírt feltételek teljesülnek.

57 Ebből következik, hogy az első részt el kell utasítani, kivéve a Bizottság azon kötelezettségének megsértésére vonatkozó kifogást, hogy a mentességi kérelmet gondosan megvizsgálja, szükség esetén vizsgálatot folytasson le és következtetéseit a releváns adatok összességére alapozza, amelynek vizsgálatára az első jogalap már részeinek vizsgálata keretében kerül sor.

A Lufthansa szövetségi megállapodásainak a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondatára tekintettel való értékelése során elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibákra és a szövetség tagjaival kapcsolatos politikája megváltozásának Bizottság általi figyelmen kívül hagyására vonatkozó második és negyedik részről

58 A felperes lényegében azt állítja, hogy a Bizottság nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, nem vette figyelembe a releváns tényeket, nem bizonyított feltételezésekre támaszkodott, és nem vizsgálta meg jóhiszeműen a mentesség iránti kérelmet, amikor arra a következtetésre jutott, hogy a Lufthansa és a SAS közötti szövetségi megállapodás módosítása nem elegendő a ZRH–STO vonalat érintő, díjakra vonatkozó kötelezettségvállalás felfüggesztéséhez. A felperes e tekintetben elsősorban azzal érvel, hogy a megtámadott határozat egyáltalán nem veszi számításba a Lufthansa és a SAS (valamint a Star Alliance más tagjai) között létrejött ugyanezen megállapodásokra vonatkozó értékelést, amelyet maga a Bizottság végzett el a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban, másodsorban a Bizottság nem vette figyelembe a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának megváltozását, harmadsorban a Bizottság 2012. március 30-i C(2012) 2320 határozatában (COMP/M.6447 – IAG/bmi ügy, a továbbiakban: IAG/bmi határozat) megvizsgált közös üzemeltetési megállapodás a jelen ügyben nem releváns, negyedsorban a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodás nem foglalja magában azon együttműködési formákat, amelyekre a 2005. évi határozatban a Lufthansa partnereivel való bánásmódot alapozták.

– Előzetes észrevételek

59 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondata kizárólag a résidők rendelkezésre bocsátására vonatkozó kötelezettségre utal, nem pedig a díjszabásra vonatkozó kötelezettségre. Mindazonáltal e helyzet abból ered, hogy – ahogyan az a fenti 9. pontból kitűnik – a

díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat csupán a korrekciós intézkedésekről szóló tárgyalások végén iktatták be, olyan időpontban, amikor a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondatát már megalkották. Ahogyan arra a felperes hivatkozik – anélkül, hogy a Bizottság ellentmondana neki –, figyelmetlenségből és nem szándékosan történt, hogy a felülvizsgálati záradékot nem módosították oly módon, hogy tükrözze a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások betoldását. Ebből következik, hogy a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondatát úgy kell értelmezni, mint amely nem csupán a résidők rendelkezésre bocsátására vonatkozó kötelezettségvállalásokra alkalmazandó, hanem a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokra is. Ezen értelmezés annál is inkább érvényes, mivel a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások nem megszokott kötelezettségnek és a felek kereskedelmi tevékenységének rendkívüli korlátozásának minősülnek, így még fontosabb és indokolt előírni ezek megszüntetésének lehetőségét. Egyébként a tárgyaláson a Bizottság kifejezetten megerősítette, hogy nem vitatja a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondatának ezen értelmezését.

60 Egyébként rá kell mutatni, hogy noha a 15.2. felülvizsgálati záradék szokványos felülvizsgálati záradéknak megfelelő első mondata előírja, hogy a Bizottság a piac hosszú távú fejlődése esetén felfüggesztheti vagy módosíthatja a kötelezettségvállalásokat, az említett záradék második mondata jelzi, hogy a Bizottság a szerződéses viszonyok megváltozása esetén felfüggeszti a kötelezettségvállalásokat. Igaz, hogy e második mondat tartalma erőteljesebben felszólító, azonban nem jelenti azt – ahogyan a felperes állítja –, hogy a szerződéses viszonyok bármely megváltozása automatikusan a kötelezettségvállalások felfüggesztésére kötelezné a Bizottságot. A kötelezettségvállalásoknak a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondata alapján való felfüggesztése ugyanis megköveteli, hogy azon szerződéses viszonyok, amelyekre a Bizottság a versenyre ösztönzés csökkenésére vonatkozó következtetését alapozta, olyan mértékben megváltozzanak, hogy megszüntessék a 2005. évi határozatban említett problémákat.

61 Emlékeztetni kell e tekintetben arra, hogy a szóban forgó, díjakra vonatkozó kötelezettségvállalást nem az összefonódással érintett felek, hanem a Swiss és az SAS tevékenysége közötti átfedésre válaszul tették, amely vállalkozások nem a Lufthansa-csoport tagjai, hanem a Star Alliance partnerei és amelyeket emellett számos kétoldalú megállapodás köt a Lufthansához (lásd a fenti 2., valamint 5–8. pontot). A Bizottság ugyanis a 2005. évi határozat (22) preambulumbekezdésében arra a következtetésre jutott, hogy a Lufthansával kötött kétoldalú megállapodásokból eredő szoros együttműködésre tekintettel a Star Alliance tagjai, „az Austrian, a bmi, a SAS és a United Airlines nem tekinthetők a Lufthansa versenytársainak” és „csupán kevéssé vagy egyáltalán nem ösztönzöttek a Swiss-szel való versenyre az összefonódást követően”.

62 Meg kell állapítani, hogy az erre vonatkozó indokolás meglehetősen tömör, ugyanis a 2005. évi határozat annak jelzésére szorítkozik – a különböző megállapodások bármiféle elemzése nélkül, hogy a Lufthansa által a fenti 61. pontban említett légitársaságokkal kötött e kétoldalú megállapodások „világszinten közös árpolitikát, a hálózat és a járatok közös tervezését, közös platformrendszer szervezését és egységes kereskedelmi stratégiát” írnak elő, és „létrehozzák tehát a vállalkozások hálózatai és azok kereskedelmi politikája világszintű egyesítésének jogi alapját” azáltal, hogy „e megállapodások hatálya és célja meghaladja a Németországot és a többi légitársaság származási országát összekötő vonalak csoportját”. A 2005. évi határozat (22) preambulumbekezdésének utolsó mondata jelzi, hogy „ugyanezen érvelés alkalmazandó a LOT-ra és az Air Canadára, melyek Lufthansával kötött megállapodásai a saját országaikon túlmenően legalább a hálózat közös tervezését és közös árpolitikát írnak elő”.

63 A 2005. évi határozat tehát nem tartalmazza a Lufthansa által a SAS-szel kötött különböző kétoldalú megállapodások egyedi elemzését vagy értékelését, sem azon indokok bemutatását, amelyek alapján e megállapodások befolyásolnák a SAS és a Swiss közötti versenyt más vonalak tekintetében, mint amelyekre az említett megállapodások vonatkoznak, így e megállapodások közül az egyik vagy a másik felmondásának hatása nem tűnik ki egyértelműen a 2005. évi határozatból. Ez nem változtat azon a tényen, hogy azon értékelés, amely szerint a Star Alliance partnerei, mint amilyen a SAS és a LOT nem tekinthetők a Lufthansa versenytársainak, és csupán kevéssé vagy egyáltalán nem ösztönzöttek a

Swiss-szel való versenyre az összefonódást követően, megállapodásoknak egy igen szoros együttműködéshez vezető csoportján alapul. Következésképpen az ezen mély integrációt megvalósító megállapodások módosítása vagy megszüntetése úgy tűnik, mint amely megszünteti a 2005. évi határozatban feltárt, versenyt érintő aggodalmakat, ezáltal igazolják a kötelezettségvállalások felfüggesztését.

64 Ezen észrevételek fényében kell megvizsgálni a Lufthansa és a SAS közötti szerződéses viszonyok módosítására vonatkozó kifogásokat és érveket.

– A Lufthansa és a SAS közötti szerződésmódosítások

65 A mentesség iránti kérelmük alátámasztására a felek többek között arra hivatkoztak, hogy a Lufthansa és a SAS közötti vállalkozási megállapodás 2013. június 1-je, valamint egy szokványos üzemeltetési megállapodást meghaladó minden egyéb együttműködés megszüntetése a szerződéses viszonyoknak a 15.2. felülvizsgálati záradék értelmében vett módosításának minősül, amely igazolja a ZRH–STO vonalat érintő, díjakra vonatkozó kötelezettségvállalás felfüggesztését. A Bizottság a megtámadott határozat (39) és (40) preambulumbekezdésében elismeri, hogy a vállalkozási megállapodás megszüntetése valóban a Lufthansa és a SAS között a 2005. évi határozat meghozatalának időpontjában fennálló szerződéses viszony módosításának minősül. 2014. június 27-i jelentésében a megbízott arra a következtetésre jutott, hogy a vállalkozási megállapodás megszüntetése a piac lényeges megváltozásának minősül a 15.2. felülvizsgálati záradék értelmében véve, mivel véget vetett a két vállalkozás közös üzletpolitikájának, amely magában foglalta az árak meghatározását és a Lufthansa és a SAS közötti hálózattervezést.

66 E tekintetben rá kell mutatni, hogy noha a Bizottságot valóban nem köti a megbízott véleménye, főszabály szerint köteles azt figyelembe venni, különösen azért, mert ezen intézmény maga kérte e véleményt, első alkalommal 2014. június 16-án, második alkalommal pedig 2016. április 5-én. Márpedig a megtámadott határozatnak (30)–(46) preambulumbekezdésében, mely a Bizottságnak a vállalkozási megállapodás megszüntetésére vonatkozó értékelését mutatja be, a Bizottság nem csupán egyáltalán nem elemzi az említett véleményekben szereplő értékelést, hanem meg sem említi azokat. Emellett a megtámadott határozat (27) és (29) preambulumbekezdésében szereplő leírás nem tükrözi hűen a megbízott véleményeit, ahogyan azokat a Bizottság az ellenkérelem mellékleteként csatolta. Ugyanis egyrészt ellentétben azzal, ami a megtámadott határozat (27) preambulumbekezdésében szerepel, a megbízott a 2014. június 27-i véleményében nem tekintette úgy, hogy az a kérdés, hogy a piacnak a Lufthansa és a SAS közötti, a ZRH–STO vonalat érintő vállalkozási megállapodás megszüntetéséből eredő lényeges megváltozása igazolja-e a kötelezettségvállalások felfüggesztését, meghaladná a felhatalmazását, hanem úgy vélte, hogy az a kérdés haladja meg felhatalmazásának kereteit, hogy a Bizottság a 2005. évi határozatban a Lufthansa és a LOT közötti kapcsolatokra vonatkozó értékelését az akkori jogi gyakorlatára alapozta-e vagy egy, a ZRH–WAW vonallal kapcsolatos feltételezésre. Másrészt, noha a megtámadott határozat (29) preambulumbekezdése szerint a megbízott 2016. május 3-án módosította eredeti véleményét, és úgy nyilatkozott, hogy nem szerzett tudomást a 15.1. felülvizsgálati záradék értelmében vett semmiféle rendkívüli körülményről a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalak vonatkozásában, rá kell mutatni, hogy a 2016. május 3-i dokumentum nem a megbízott második véleményének minősül, hanem egy sor, a 15.1. felülvizsgálati záradékkal – és nem a 15.2. felülvizsgálati záradékkal – kapcsolatos kérdésre adott választ tartalmaz. Ezzel szemben a 2016. április 13-i második véleményében – ahogyan azt egyébként a Bizottság védekezése során kifejezetten jelezte – a megbízott lényegében megismételte a 2014. június 27-i korábbi következtetéseit, és tisztázta, hogy az üzleti osztály díjai mindkét vonalon jelentős mértékben szintén csökkentek az új díjak bevezetését követően. Egyébként a Bizottság a megtámadott határozatban nem vizsgálta meg a vállalkozási megállapodás megszüntetésének terjedelmét és hatásait sem, noha e megállapodás a Swiss és a SAS közötti együttműködés lényeges eszköze volt.

67 E tekintetben a megtámadott határozat (43) preambulumbekezdésében az szerepel, hogy a 2005. évi határozatban elvégzett értékelés nem csupán a vállalkozási megállapodáson alapul, hanem a Lufthansa és a SAS közötti együttműködés általános értékelésén, és mivel az ezen együttműködést lehetővé tevő 1995. évi kétoldalú szövetségi megállapodás továbbra is hatályban van, a Németország és Skandinávia közötti forgalomra vonatkozó vállalkozási megállapodás egyszerű megszüntetése nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a két vállalkozás közötti szerződéses viszonyok olyan jelentős mértékben megváltoztak, amely megszünteti a 2005. évi határozatban a ZRH–STO vonallal kapcsolatban bemutatott aggodalmakat. Úgy tűnik tehát, hogy az 1995. évi kétoldalú szövetségi megállapodás fenntartása a mentesség iránti kérelem elutasításának indoka.

68 A megtámadott határozat (48) preambulumbekezdése egyébként e tekintetben kifejti, hogy mivel az 1995. évi kétoldalú szövetségi megállapodás képezi az alapját a két társaság közötti többi kétoldalú megállapodásnak, annak megszüntetése a vállalkozási megállapodás megszüntetésével együtt főszabály szerint a 2005. évi határozatban értékelt szerződés viszonyok lényeges megváltozásának volna tekinthető.

69 Márpedig ahogyan azt a megtámadott határozat (4), (32) és (47) preambulumbekezdése kifejezetten jelezte, a Lufthansa a közigazgatási eljárás során a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetésére tett javaslatot, ha e megszüntetés lehetetővé tenné a Bizottság számára, hogy helyt adjon a ZRH–STO vonalra vonatkozó mentesség iránti kérelmének.

70 A Bizottság így a megtámadott határozat (43) preambulumbekezdésében nem vélhette úgy, hogy a vállalkozási megállapodás megszüntetése nem teszi lehetővé a szerződéses viszonyok lényeges megváltozásának megállapítását amiatt, hogy a kétoldalú szövetségi megállapodás továbbra is hatályban van.

71 A Bizottság e tekintetben azzal érvel, hogy a kétoldalú szövetségi megállapodást soha nem mondták fel, és a Lufthansa e megállapodás megszüntetésére vonatkozó javaslata soha nem képezett formális kötelezettségvállalást. A Bizottság szerint tehát a megtámadott határozatot nem lehetett a Lufthansa nem kötelező erejű, a kétoldalú szövetségi megállapodás esetleges felmondására vonatkozó szóbeli javaslatára alapozni.

72 Ez az érvelés elfogadhatatlan. Ahogyan azzal a felperes érvel és a megtámadott határozat (4), (32) és (47) preambulumbekezdéséből kitűnik, e határozat azon a feltevésen alapul, hogy a Lufthansa megszünteti e megállapodást, amennyiben e megszüntetés elegendő a Bizottság számára a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások felfüggesztéséhez. Emellett a Bizottság feladata, hogy amennyiben szükségesnek tartja, a közigazgatási eljárásban kérje, hogy a Lufthansa a Bizottság által megfelelőnek talált módon öntse formába e kötelezettségvállalást.

73 Ebből következik, hogy azáltal, hogy nem vizsgálta meg a vállalkozási megállapodás megszüntetésének hatását sem önmagában, sem a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetésére vonatkozó kötelezettségvállalással együttesen, a Bizottság nem vette figyelembe a releváns tényezők összességét a Lufthansa és a SAS közötti szerződéses viszonyok megváltozására alapított mentesség iránti kérelem értékeléséhez.

74 Mindazonáltal rá kell mutatni, hogy a megtámadott határozat más megfontolásai szerint a kérelem elutasítása más indokokon alapult, mint a kétoldalú szövetségi megállapodás tényleges megszüntetésének hiánya.

75 Így a megtámadott határozat a szerződésmódosításokra vonatkozó részének következtetéseiben [(68)–(70) preambulumbekezdés] a Bizottság azt követően, hogy jelezte, hogy a vállalkozási megállapodás megszüntetése nem elegendő, rámutatott arra, hogy „semmiféle változás nem történt a versenyfeltételeket illetően a ZRH–WAW vonalon, amelyen a Lufthansa és a LOT közötti együttműködés kevésbé szorosnak tűnik, mint a ZRH–STO vonalon”, ebből egymást követően azon

következtetéseket vonta le, hogy a ZRH–WAW vonalat érintő, díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat fenn kell tartani, következésképpen a ZRH–STO vonalat érintőeket is. Ezen igazolást el kell utasítani, mivel az egyszerű feltételezéseken alapul, nélkülözi az egyes vonalakkal kapcsolatos releváns tények legcsekélyebb konkrét vizsgálatát, és némileg önmagához visszatérő érvelésen alapul annyiban, amennyiben e két vonal összehasonlítása igazolja az elsőre vonatkozó kérelem elutasítását, amely pedig igazolja a másodikra vonatkozó kérelem elutasítását. Egyébként a Bizottság a megtámadott határozat (68) preambulumbekezdésében hangsúlyozta, hogy új légi fuvarozó belépésének hiánya önmagában olyan indoknak tekinthető, amely igazolja a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások fenntartását a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakon. Ez utóbbi igazolás téves. Új légi fuvarozó belépése a ZRH–STO vagy a ZRH–WAW vonalon a felülvizsgálati záradékok értelmében nem a kötelezettségvállalások felfüggesztése feltételének minősül, hanem különálló, további indoknak, amely a 11.1. felülvizsgálati záradéknak megfelelően automatikusan a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások végét jelenti.

76 Mindazonáltal a megtámadott határozat (49), (70), (95) és (112) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság szerint a vállalkozási megállapodás megszüntetése és a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetésére is vonatkozó javaslat nem volt elegendő, többek között a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodás 2006-ban való megkötése miatt. Ráadásul a megtámadott határozat (95) preambulumbekezdése szerint „még ha teljesültnek tekintenénk is a kötelezettségvállalások felfüggesztésének kérését lehetővé tévő feltételeket”, a mentesség iránti kérelem értékelése során akkor is figyelembe kellene venni e közös üzemeltetési megállapodás bevezetését. A Bizottság által az említett megállapodásnak tulajdonított jelentőség kitűnik végül a megtámadott határozat (5) és (104) preambulumbekezdéséből, amelyben az szerepel. hogy a Bizottság 2015. március 5-én tájékoztatta a felperest arról, hogy megkaphatja a mentességet, ha bizonyos módosításokat hajt végre a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodáson – vagyis az átszálló utasokra korlátozza annak hatályát –, anélkül, hogy e javaslat a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetésére vagy vizsgálat elvégzésére vonatkozó legcsekélyebb fenntartásnak vagy feltételnek volna alávetve.

77 Noha a megtámadott határozat indokolása legalábbis zavaros, mégis meg kell vizsgálni azt is, hogy a Bizottság következtethetett-e arra, hogy a vállalkozási megállapodás megszüntetése a kétoldalú szövetségi megállapodás megszüntetésére vonatkozó ígérettel együttesen nem volt elegendő a mentességi kérelem elfogadásához a Swiss által 2006-ban közös üzemeltetési megállapodás a SAS-szel való megkötése miatt.

78 A felperes e tekintetben két érvelést ad elő, melyek közül az első ugyanezen megállapodásoknak a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban való, Bizottság általi értékelésére és a szövetség tagjaival kapcsolatos politika állítólagos megváltozására, a második pedig a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodásra vonatkozik.

– A Lufthansa/Brussels Airlines határozatról és a Bizottság a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának állítólagos megváltozásáról

79 A felperes azt rója fel a Bizottságnak, hogy nem vette számításba a Lufthansa és a SAS, valamint a Star Alliance más tagjai között létrejött ugyanezen megállapodásokra vonatkozó értékelést, amelyet maga a Bizottság végzett el a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban. A felperes általánosabban azt állítja, hogy a Lufthansa/Brussels Airlines határozat óta a Bizottság megváltoztatta a szövetség tagjaival kapcsolatos politikáját, így ha a Lufthansa/Swiss összefonódást most jelentenék be, a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakat nem tekintenék érintett piacnak, és nem volna szükség kötelezettségvállalásokra a összefonódás engedélyezéséhez.

80 Hangsúlyozni kell, hogy a fenti 79. pontban előadott kifogásokat a szoros értelemben vett szerződésmódosításra és a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodásra vonatkozó kifogásoktól eltérően a felperes mind a ZRH–STO, mind a ZRH–WAW vonalakra vonatkozó bizottsági értékelés vitatása érdekében adta elő.

81 A Bizottság először is emlékeztet arra, hogy minden összefonódást egyedileg értékel az összefonódás sajátos ténybeli és jogi körülményeire tekintettel. A felperes tehát nem támaszkodhat arra, hogy a Bizottság más ügyekben állítólag eltérő értékelést adott.

82 A Bizottság szerint egyébként a megtámadott határozat nem mond ellent a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban elvégzett értékelésnek, és az összefonódásban érintett felek, valamint harmadik személyek közötti viszonyok értékelésére vonatkozó megközelítése a repülési ágazatban nem változott lényegesen a 2005. évi határozat meghozatala óta. Mindenesetre nem lehet szó a piac hosszú távú fejlődéséről, vagy még inkább a Lufthansa és a szövetségben részes partnerei közötti mögöttes megállapodások változásáról.

83 E tekintetben emlékeztetni kell először is arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, amikor a Bizottság valamely összefonódás bejelentése és az ezen ügylethez tartozó akta alapján döntést hoz az összefonódásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségéről, a felperesnek nincs joga kétségbe vonni a Bizottság megállapításait azon az alapon, hogy azok eltérnek a korábban egy másik ügyben, eltérő bejelentés és eltérő akta alapján tett megállapításaitól, még akkor sem, ha a releváns piac a két ügyben hasonló, vagy éppen azonos (2005. december 14-i General Electric kontra Bizottság ítélet, T-210/01, EU:T:2005:456, 118. pont; 2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 142. pont). Ezen ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a Bizottságot, és különösen a Törvényszéket nem kötik a korábbi határozatok ténymegállapításai és az azokban elvégzett gazdasági elemzések.

84 Mindazonáltal a jelen ügyben a felperes érvelését nem lehet a fenti 83. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat alkalmazásával elutasítani.

85 Egyrészt a felperes nem a megtámadott határozat és egy bármilyen más határozat közötti, egyszerű értékelésbeli eltérésre hivatkozik, hanem a politika megváltozására, mivel a Bizottság többé nem veszi számításba a szövetség tagjait az érintett piacok meghatározása során.

86 Másrészt a felperes azonos felek közötti azonos megállapodások elemzésére hivatkozik, amelyre ugyanolyan összefüggésben és ugyanazon problémakört illetően került sor, mint amelyet a Bizottság a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban elvégzett, amely határozatnak a felperes szintén címzettje volt.

87 Noha a Lufthansa/Brussels Airlines határozat és a megtámadott határozat közötti elemzésbeli különbség vagy a Bizottság politikájának állítólagos megváltozása önmagában nyilvánvalóan nem teszi lehetővé a megtámadott határozat jogellenességének megállapítását, azonban igényli annak megvizsgálását, hogy legalább a Bizottság alaposan megvizsgálta-e a felperes azon érvelését, amely szerint a szövetség tagjait többé nem veszik számításba az érintett piacok meghatározása során.

88 Emellett, ahogyan az a fenti 13. pontban szerepel, a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban szereplő értékelés, valamint a Bizottságnak a szövetség tagjaival kapcsolatos bánásmódjára vonatkozó politikájának megváltozása pontosan azon három indok egyike – a vállalkozási megállapodás megszűnése, valamint egyrészt a Swiss, másrészt a SAS és a LOT közötti verseny fennállása mellett –, amelyeken a mentesség iránti kérelem alapul. Az iratokból kitűnik, hogy a kérdés a közigazgatási eljárás teljes folyamatában a vita középpontjában állt.

89 Egyébként rá kell mutatni, hogy a Bizottságnak a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának állítólagos megváltozása a vizsgálat tárgyát képezte a megtámadott határozat egy teljes részében [(71)–(83) preambulumbekezdés], és az említett határozat indokolása többek között ezen értékelésen alapul, amelyet tehát a felperes vitathat.

90 A fentiekből következik, hogy a felperesnek a Lufthansa/Brussels Airlines határozatra és a Bizottságnak a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának ebből fakadó megváltozására vonatkozó érvelését nem lehet elutasítani azon az alapon, hogy a korábbi határozatok nem minősültek releváns jogi háttérnek, következésképpen ezen érvelést elemezni kell.

91 Elsősorban e tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban elmulasztott bármiféle választ adni a Lufthansa/Brussels Airlines határozattal kapcsolatos érvre, noha ezen érv szerepelt a megtámadott határozat (73) és (74) preambulumbekezdésében. E mulasztás annál inkább jelentős, mivel a mentesség iránti kérelem alapját alkotó érvelés egyik elemére vonatkozik, és 2015. november 20-i levelében a felperes hangsúlyozta a Lufthansa által a SAS-szel és a LOT-tal kötött, a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban megvizsgált megállapodások Bizottság általi (újra)értékelésének nyilvánvaló fontosságát.

92 Ezenkívül a Bizottság által a Törvényszékhez benyújtott beadványokban előadott tényezők nem igazolják a megtámadott határozat és a Lufthansa/Brussels Airlines határozat eltérő elemzését, mivel e tényezők valójában mindkét ügyben jelen vannak.

93 A Bizottság ugyanis azon érvelésre szorítkozik, hogy a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban arra következtetett, hogy nem szükséges megvárni az összefonódás sajátos hatásait, mivel a Lufthansa együttműködési megállapodásai, különösen a SAS-szel és a LOT-tal kötöttek, valószínűleg nem terjednek ki az összefonódással érintett másik félre. Márpedig ahogyan arra a felperes hivatkozik, ugyanez a helyzet a jelen ügyben is, mivel az azonos felek közötti azonos megállapodásokra vonatkozik, és nyilvánvaló, hogy az említett megállapodások nem tartalmaznak újratárgyalás nélküli automatikus kiterjesztési záradékot, továbbá az egyrészt a Lufthansa, másrészt a SAS és a LOT közötti együttműködési megállapodások ténylegesen nem terjednek ki a Swiss-re. A Bizottság ismételten azzal érvel, hogy úgy vélte, hogy a Swiss a Lufthansa leányvállalatává válik, és csatlakozik a Star Alliance-hoz. E tekintetben szintén nincs különbség, mivel a Brussels Airlines ugyancsak a Lufthansa leányvállalatává vált, és csatlakozott a Star Alliance-hoz.

94 Másodsorban a szövetség tagjaival kapcsolatos politika megváltozását illetően a Bizottság a megtámadott határozatban az IAG/bmi határozatra utal, annak bizonyítására, hogy főszabály szerint nem zárta ki a hatásköre alól a szövetség tagjai közötti viszonyokat, sem e kapcsolatok hatását a partnerek arra való ösztönzésére, hogy az összefonódás után versenyezzenek egymással.

95 Mindazonáltal, ahogyan arra a felperes rámutatott, az IAG/bmi határozat (160) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejezetten úgy nyilatkozott, hogy „a Bizottság korábbi határozatainak megfelelően az IAG szövetség tagjait nem vett[ék] figyelembe az érintett piacok meghatározásakor”.

96 Ezenkívül, noha a megtámadott határozatban és a Törvényszékhez benyújtott beadványaiban a Bizottság azzal érvel, hogy az IAG/bmi határozatban a versenyhelyzet értékelésekor figyelembe vette az egyik fél és harmadik személyek közötti közös üzemeltetési viszonyokat, rá kell mutatni – ahogyan azt a felperes hangsúlyozta, és a Bizottság a Törvényszék előtti beadványaiban elismerte –, hogy valójában ebben az ügyben a tevékenységek közötti releváns átfedés magukat az összefonódásban részt vevő feleket, vagyis a bmi-t és a British Airways-t érintette – ez utóbbit a Royal Jordanian járataira repülőjegyeket értékesítő forgalmazó légi fuvarozói minőségében, nem pedig a bmi-t és a Royal Jordaniant – amelyek a British Airways szövetség tagjai voltak. Ahogyan azzal a felperes érvel, az

AG/bmi határozat inkább az összefonódás hagyományos elemzésének minősül, semmint a 2005. évi határozatban kialakított elemzési irány alkalmazásának, amely szerint a szövetségtől független partnereket figyelembe kell venni a piacok meghatározása során.

97 Másfelől a felperes a közigazgatási eljárásban és a Törvényszék előtt hangsúlyozta, hogy az egy összefonódás közös piaccal és az EGT-Megállapodással való összeegyeztethetőségét megállapító 2009. augusztus 28-i C(2009) 6690 végleges bizottsági határozatban (COMP/M.5440. sz. ügy – Lufthansa/Austrian Airlines) a Bizottság ugyanazon megközelítést alkalmazta, mint a Lufthansa/Brussels Airlines határozatban, tehát nem vizsgálta meg a vonalak közötti azon átfedéseket, amelyek kizárólag az Austrian Airlines által indított járatok és a Star Alliance tagjai, többek között a LOT és a SAS által indított járatok közötti átfedésekből eredtek. Ugyanígy a felperes szerint a 2010. július 14-i C(2010) 5008 határozatában (COMP/M.5747. sz. ügy – Iberia/British Airways) a Bizottság nem vizsgálta meg a kizárólag az Iberia szövetség tagjai és a British Airways által indított járatokból eredő átfedéseket. Meg kell állapítani, hogy a Bizottság sem a felperes érvét megismétlő megtámadott határozatban, sem a Törvényszékhez benyújtott beadványokban nem adott semmiféle választ ezzel kapcsolatban.

– A Swiss és a SAS között létrejött közös üzemeltetési megállapodásról

98 Mindenekelőtt rá kell mutatni, hogy noha a Swiss közös üzemeltetési megállapodást kötött mind a SAS-szel 2006-ban, mind a LOT-tal 2007-ben, a felperes a keresetlevélben a Bizottságnak csupán a ZRH–STO vonalat érintő értékelését vitatta kifejezetten, a Swiss és a LOT közötti, a ZRH–WAW vonalra vonatkozó közös üzemeltetési megállapodás értékelését illetően nem hozott fel kifogást.

99 A Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodás 2006-ban jött létre, és azt a Bizottság nem vette figyelembe a 2005. évi, a kötelezettségvállalásokat kötelezővé tévő határozatban annak megállapításakor, hogy a Lufthansa és a SAS közötti különböző együttműködési megállapodásokra tekintettel ez utóbbinak kevés érdeke fűződik ahhoz, hogy versenyezzen a Swiss-szel az összefonódást követően.

100 A felperes állításával ellentétben önmagában e körülmény nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodást nem lehet figyelembe venni a mentesség iránti kérelem megvizsgálásakor.

101 Ugyanis noha igaz, hogy a 15.2. felülvizsgálati záradék azon szerződéses viszonyok megváltozására utal, amelyekre a Bizottság a versenyre ösztönzés csökkenésére vonatkozó megállapítását alapozta, a jelen ügyben a közös üzemeltetési megállapodás mégis releváns lehet annak általános értékelésekor, hogy a szerződéses viszonyok olyannyira megváltoztak-e, hogy az megszünteti a 2005. évi határozatban feltárt, versenyt érintő aggodalmakat, amelyek a kötelezettségvállalásokat igazolták.

102 A 15.2. felülvizsgálati záradék tisztán formális olvasatának elfogadása, amely csupán a 2005. évi határozat elfogadásának időpontjában létező megállapodások módosításának figyelembevételével járna, lehetővé tenné ugyanis – ahogyan az a megtámadott határozat (103) preambulumbekezdésében szerepel – a felek számára a kötelezettségvállalások alkalmazásának megkerülését azáltal, hogy a korábbi együttműködési megállapodásokat hasonló új megállapodásokkal váltják fel.

103 Meg kell tehát vizsgálni, hogy a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodás kellően szoros kapcsolatban áll-e a szerződéses viszonyokkal és a 2005. évi határozatban szereplő, versenyt érintő aggodalmakkal.

104 E tekintetében rá kell mutatni, hogy ahogyan arra a felperes helyesen hivatkozik és a Bizottság is elismeri, a közös üzemeltetési megállapodás és a különböző együttműködési megállapodások eltérnek a hatályukat, tartalmukat és a szerződő feleket illetően.

105 Így a Lufthansa és a SAS közötti kétoldalú szövetségi megállapodás e két légitársaság közötti olyan együttműködést takar, amelyben azok az akkori állapotukban vettek részt, és amely nem foglalja magában a később csatlakozott társaságokat, mint amilyen a Swiss és a SAS, miközben a közös üzemeltetési megállapodás 2006-ban jött létre, és csupán a Swiss és a SAS által indított járatokra terjed ki, a Lufthansa által üzemeltetett járatokra viszont nem.

106 A kétoldalú szövetségi megállapodás tárgya és a közös üzemeltetési megállapodások tárgya szintén alapvetően eltérő. Ugyanis ahogyan az a 2005. évi határozat (22) preambulumbekezdésében szerepel, a Lufthansa által kötött együttműködési megállapodások és ezek között különösen az együttműködés alapját szolgáltató kétoldalú szövetségi megállapodás „világszinten közös árpolitikát, a hálózat és a járatok közös tervezését, közös platformrendszer szervezését és egységes kereskedelmi stratégiát” írtak elő, és „létrehoz[t]ák tehát a vállalkozások hálózatai és azok kereskedelmi politikája világszintű egyesítésének jogi alapját”. Ezzel szemben a légi fuvarozásban szokványos közös üzemeltetési megállapodás, melynek értelmében a Swiss az általa indított járatokra szóló jegyek mellett saját azonosító kódjával (vagyis forgalmazó légi fuvarozói minőségben) értékesíthet jegyeket a SAS által indított járatokra, és fordítva.

107 Ahogyan azt a felperes hangsúlyozza – anélkül, hogy ennek a Bizottság ellentmondana – a közös üzemeltetési megállapodás keretében nem létezik semmiféle „közös árpolitika”. E megállapodás keretében ugyanígy nem létezik „a hálózat és a járatok közös tervezése” sem, mivel minden légi fuvarozó szabadon ütemezi a saját járatait. A közös üzemeltetési megállapodás nem írja elő semmiféle „közös platformrendszer szervezését”, ugyanis minden légi fuvarozó a saját platformját használja, a saját prioritásai szerint. Végül a közös üzemeltetési megállapodás keretében nem létezik semmiféle „egységes kereskedelmi stratégia”, mivel minden légi fuvarozó a saját csatornáin keresztül értékesíti a saját jegyeit.

108 A Bizottság mindazonáltal azzal érvel, hogy a közös üzemeltetési megállapodás és a kétoldalú szövetségi megállapodás egyaránt szerves részét képezi a ZRH–STO vonal értékelésének alapjául szolgáló szélesebb szerződéses viszonynak, így azok relevánsak a 15.2. felülvizsgálati záradék alkalmazhatósága szempontjából.

109 Feltételezve, hogy a közös üzemeltetési megállapodást relevánsnak lehet tekinteni a 15.2. felülvizsgálati záradék alkalmazhatósága szempontjából, meg kell még vizsgálni, hogy e megállapodás bizonyítja-e, hogy a SAS nem tekinthető a Swiss versenytársának, vagy legalábbis korlátozza a Swiss és a SAS közötti versenyt.

110 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem végzi el a közös üzemeltetési megállapodás konkrét elemzését, és nem említ olyan tényt sem, amely bizonyítaná, hogy az említett megállapodás korlátozná a Swiss és a SAS közötti versenyt, hanem hipotetikus megállapítások tételére szorítkozik. Így a megtámadott határozat (99) preambulumbekezdése szerint:

„Ami az ilyen közös üzemeltetési megállapodásoknak a két vonalon való versenyre gyakorolt esetleges hatását illeti, a Bizottság úgy véli, hogy a fennálló közös üzemeltetési megállapodások relevánsak az összefonódás értékelése szempontjából. Ha ilyen ügyletet most jelentenének be, a Swiss, a SAS és a LOT közötti közös üzemeltetési megállapodások versenyt érintő aggályokat vethetnének fel, és a feleknek kötelezettségvállalásokat kellene tenniük e problémák megszüntetése érdekében […]”.

111 A Törvényszék előtt a Bizottság azt állította, hogy a közös üzemeltetési megállapodások szerkezete azt mutatja, hogy általánosságban a felek korlátozott versenynyomást gyakorolnak egymásra. A Bizottság e tekintetben azzal érvel, hogy a párhuzamos közös üzemeltetési megállapodásokban, ahogyan a jelen ügyben is, a kódjaikat megosztó két légitársaság aligha fogadja el, hogy egyikük alacsonyabb áron értékesítsen megosztott kódú jegyeket a másik járataira, tekintettel az ebből eredő bevételcsökkenésre.

112 Meg kell állapítani, hogy e tényezők ismét pusztán hipotetikusak, és nem a közös üzemeltetési megállapodás és annak hatásainak konkrét elemzésén alapulnak. Továbbá ahogyan azt a Bizottság elismeri, a Swiss és a SAS megállapodtak, hogy elfogadják a másik fél által végzett foglalásokat, valamint a másik fél által a foglalásokért kiszámlázott díjakat. Ugyanígy a felperes hangsúlyozza ezzel kapcsolatban – anélkül, hogy a Bizottság ellentmondana neki –, hogy az üzemeltető légi fuvarozók gyakran alacsonyabb árakat alkalmaznak a saját maguk által indított járatokon, mint a közös üzemeltetésben részt vevő partnerük által indított járatokon, mivel maguk viselik a nem értékesített helyek kockázatát, míg a forgalmazó légi fuvarozó legalább egy kevés jutalékot nyer a másik légi fuvarozó által indított járatra szóló jegyek értékesítésén.

113 Egyébként rá kell mutatni arra, hogy a Bizottság által előadott tények, még ha igaznak bizonyulnak is, mindenesetre csupán annak bizonyítására alkalmasak, hogy a forgalmazó légi fuvarozó és az üzemeltető légi fuvarozó közötti verseny enyhébb, de annak bizonyítására nem, hogy a közös üzemeltetési megállapodás korlátozza a versenyt a két légitársaság saját maga által indított járatai tekintetében. Másként fogalmazva, noha a közös üzemeltetési megállapodás csupán enyhe versenyt eredményez a megosztott kódú jegyek értékesítése tekintetében, a Bizottság ezzel szemben semmiféle olyan bizonyítékot nem hozott fel, amely alátámasztaná, hogy a közös üzemeltetési megállapodás csökkenti a versenyt a két társaság által indított járatok között. Noha a Bizottság állítása szerint megállapította, hogy az üzemeltető légi fuvarozó és a forgalmazó légi fuvarozó által kínált árak szinte azonosak az ugyanazon a járaton található, megosztott kódú helyek esetében, a felperes a maga részéről azt állítja – anélkül, hogy ennek ellentmondanának –, hogy a különböző fuvarozók által ugyanazon a napon indított járatok között árbeli eltérések vannak. Márpedig a Swiss és a SAS által indított járatok közötti verseny az, amely inkább meghatározó a két légitársaság közötti verseny fennállásának értékelése tekintetében.

114 Végül a Bizottság a Törvényszék előtt elismerte, hogy nem értékelte részletesen a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodás hatását a két társaság közötti versenyre a ZRH–STO vonal tekintetében. A Bizottság e tekintetben azzal érvel, hogy nem volt köteles megvizsgálni a felperes által előadott tényeket, mivel a felperes nem bizonyította, hogy a szerződéses viszonyok olyan mértékben megváltoztak, hogy megszüntették a 2005. évi határozatban említett versenyt érintő problémákat. Márpedig a közös üzemeltetési megállapodás hatása a szóban forgó vonalon tapasztalt versenyre pontosan szükséges annak értékeléséhez, hogy az említett megállapodás korlátozza-e, és milyen mértékben, vagy megszünteti-e a Swiss és a SAS közötti versenyt.

115 A fentiekből az következik, hogy noha a közös üzemeltetési megállapodás valóban figyelembe vehető, sem a megtámadott határozatban bemutatott tényezők, sem maguk a Bizottság által a Törvényszékhez benyújtott beadványaiban előadott érvek nem igazolják a mentesség iránti kérelem elutasítását a ZRH–STO vonalat érintő díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat illetően.

Az arra vonatkozó harmadik részről, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az egyrészt a Swiss, másrészt a SAS és a LOT közötti verseny a 15.2. felülvizsgálati záradék első mondata értelmében „a piac hosszú távú fejlődésének” minősül

116 A felperes azt rója fel a Bizottságnak, hogy nem vizsgálta meg, hogy az egyrészt a Swiss, másrészt a SAS és a LOT közötti verseny fenntartására vonatkozó bizonyítékok lehetővé teszik-e „a piac hosszú távú fejlődésének” alátámasztását, miközben a 15.2. felülvizsgálati záradék első mondatában kifejezetten említett mentességi okról van szó.

117 A felperes e tekintetben azzal érvel, hogy a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakon az árak jelentősen alacsonyabbak, mint 2005-ben voltak; hogy az utasok száma e vonalakon megduplázódott, és hogy a felek bizonyítékokat szolgáltattak arra vonatkozóan, hogy a Swiss által a saját üzemeltetésű járatokon alkalmazott árak eltérnek a LOT által a saját járatain alkalmazott helyjegyáraktól.

118 Mindenekelőtt rá kell mutatni egyrészt arra, hogy „a piac hosszú távú fejlődése” a 15.2. felülvizsgálati záradék első mondatában kifejezetten említett mentességi októl eltérő indokot jelent, másrészt a Bizottság nem vitatja, hogy a Swiss, valamint a SAS és a LOT közötti verseny fennállását a piac hosszú távú fejlődésének lehet tekinteni. Ilyen körülmények között téves ezen érvelésnek a megtámadott határozat (53) preambulumbekezdésében való elutasítása azon indokkal, hogy „mivel nem teljesül[t]ek a mentesség iránti kérelem elfogadásának feltételei, nem [volt] szükséges megvizsgálni az árak változásának kérdését a jelen határozatban.” E hiba mindazonáltal következmények nélküli, mivel a Bizottság a megtámadott határozat (54)–(59) preambulumbekezdésében „a teljesség kedvéért” mégis megvizsgálta az árak változását és a verseny mértékét.

119 E tekintetben a Bizottság a megtámadott határozatban annak elfogadása mellett, hogy a felperes és a Swiss által bemutatott grafikonok látszólag valóban az ugyanazon a napon különböző fuvarozók által indított járatok árai közötti bizonyos mértékű eltérést jeleznek, úgy vélte, hogy ezen elemzés megbízhatósága bizonytalan, következésképpen további gazdasági elemzést kellene végezni.

120 Ahogyan arra a Bizottság hivatkozik, valóban a kötelezettségvállalások alóli mentességet kérő, összefonódással létrejött vállalkozás feladata annak bizonyítása, hogy a mentesség megadásának feltételei teljesültek, és a Bizottság nem kötelezhető minden mentesség iránti kérelem alkalmával a piac ismételt megvizsgálására. Mindazonáltal a Bizottság rendelkezik bizonyításfelvételi hatáskörrel és hatékony vizsgálati eszközökkel, így abban az esetben, ha úgy véli, hogy a felek által előterjesztett bizonyítékok nem kellően meggyőzőek vagy relevánsak, esetleg azokat ki kell egészíteni más adatokkal, az ő feladata, hogy pontosabb információkat kérjen, vagy e tekintetben vizsgálatot folytasson. Annál is inkább így van ez, mivel 2015. november 20-i válaszában a Lufthansa már hangsúlyozta, hogy a Bizottság nem elégedhet meg annak egyszerű állításával, hogy „a két vonalra vonatkozó árverseny valós szintje nyitott marad[hat]”.

121 A felek a megbízott következtetései alapján ugyancsak azzal érvelnek, hogy az utasok számának megduplázódása és az árak 2005 és 2014 közötti jelentős csökkenése egyfelől a Swiss, másfelől a SAS és a LOT közötti élénk versenyről tanúskodnak.

122 A Bizottság ezzel kapcsolatban arra szorítkozott, hogy a megtámadott határozatban rámutatott, hogy a felek semmiféle vitathatatlan bizonyítékkal nem szolgáltak arra nézve, hogy az árak e csökkenését a Swiss és a LOT közötti verseny okozta, és hogy e csökkenés ugyancsak tulajdonítható az üzemanyagárak csökkenésének vagy a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások hatásának.

123 Márpedig, ahogyan az fentebb szerepel, a Bizottság nem szorítkozhat arra, hogy vitathatatlan bizonyítékokat várjon, annak pontosítása nélkül, hogy ezeknek miben kellene állniuk, hanem bizonyítania kell a felek által benyújtott tények hibás jellegét, meg kell hoznia a megfelelő bizonyítási intézkedéseket, vagy ha szükséges, vizsgálatot kell folytatnia azok kiegészítése vagy megalapozottságának megcáfolása érdekében.

124 Továbbá rá kell mutatni, hogy a Bizottság a tárgyaláson megerősítette, hogy nem vitatja a felperes azon állítását, amely szerint a ZRH–STO vonalon 32 árcsökkentésből 17 és a ZRH–WAW vonalon 13 árcsökkentésből 4 önkéntes volt, vagyis azokat nem követelték meg a korrekciós intézkedések.

125 A fentiekből következik, hogy a Bizottság nem tett eleget azon kötelezettségének, hogy gondosan megvizsgálja az összes releváns adatot, bizonyítási intézkedéseket tegyen, vagy lefolytassa az egyfelől a Swiss, másfelől a SAS és a LOT közötti verseny fennállásának ellenőrzéséhez szükséges vizsgálatot.

Az összefonódásokkal kapcsolatos általános politikának a díjakra vonatkozó korrekciós intézkedések tekintetében való megsértésére vonatkozó ötödik részről

126 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások összeegyeztethetetlenségét a korrekciós intézkedésekre vonatkozó politikájával, amelyet a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény 18. pontjában fejtett ki, és a gyakorlatban megerősített. A felperes rámutat arra, hogy a Bizottság egyébként az elmúlt években következetesen elutasította a felek által felajánlott, díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat.

127 A felperes előadja, hogy a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásoknak kettős lehetséges versenytorzító hatása van, vagyis egyrészt megfosztja a referenciavonalak utasait azon árcsökkenéshez kapcsolódó előnyöktől, amelyeket a Swiss végrehajthatott volna az átfedéssel érintett vonalakon megkövetelt árcsökkentésekkel együtt járó többletköltségek hiányában, másrészt megakadályozza versenytárs társaság piacra lépését amiatt, hogy az átfedéssel érintett vonalakon mesterségesen alacsonyak az árak.

128 A felperes azt rója fel a Bizottságnak, hogy nem értékelte e tényeket, hanem annak megjegyzésére szorítkozott, hogy a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalak csekély forgalmúak, amelyeken semmilyen új társaság nem lépett be a résidőkre vonatkozó korrekciós intézkedések ellenére.

129 E tekintetben elsősorban azon érvet illetően, amely szerint a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások összeegyeztethetetlenek a Bizottság korrekciós intézkedésekre vonatkozó politikájával, mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a jelen eljárás keretében a felperes nem vonhatja kétségbe a jogerőre emelkedett 2005. évi határozattal kötelezővé tett kötelezettségvállalások jogszerűségét.

130 Továbbá, ahogyan azt a Bizottság helyesen megjegyzi, a korrekciós intézkedésekről szóló közlemény nem tiltja a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat, hanem azt hangsúlyozza, hogy azok általában nem szüntetik meg a horizontális átfedésekből fakadó, versenyt érintő problémákat, és hogy a korrekciós intézkedések e típusa csupán kivételesen fogadható el annyiban, amennyiben hatékony végrehajtási és ellenőrzési mechanizmusok mellett alkalmazzák őket, és nem járnak versenytorzító hatás kiváltásának kockázatával.

131 Végül, mivel minden összefonódást egyedileg kell értékelni a ténybeli és az alkalmazandó jogi körülményekre tekintettel (lásd ebben az értelemben: 2015. május 13-i Niki Luftfahrt kontra Bizottság ítélet, T-162/10, EU:T:2015:283, 142. és 144. pont), az a körülmény, hogy a kötelezettségvállalásokat bizonyos esetekben vagy akár az esetek többségében elutasították, nem akadályozza meg, hogy azokat egy speciális helyzetben elfogadják, feltéve, hogy lehetővé teszik az azonosított, versenyt érintő problémák megoldását.

132 Másodsorban azon érvet illetően, amely szerint a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások torzulást okozhatnak mind a referenciavonalakon, mind az étfedéssel érintett vonalakon, meg kell jegyezni, hogy a Bizottság sem a megtámadott határozatban, sem a Törvényszék előtt nem hozott fel olyan jellegű bizonyítékot, amely kétségbe vonná az említett érvelést, hanem csupán annak hangsúlyozására szorítkozott, hogy ezen érvelés hipotetikus jellegű. Továbbá a referenciavonalakon alkalmazott árcsökkentéseknek a ZRH–STO és a ZRH–WAW vonalakon való visszaszerzésének kötelezettsége visszatarthatja a harmadik légitársaságokat az említett vonalak használatától. A díjakra vonatkozó kötelezettségvállalások távolról sem oldják meg a piac szerkezetének azon problémáit, amelyre választ adni hivatottak, hanem éppen ellenkezőleg, hozzájárulnak ahhoz, hogy a fenntartásukra állandóan szükség legyen.

133 Így a jelen ügyben nem a jogerőre emelkedett 2005. évi határozattal kötelezővé tett kötelezettségvállalások jogszerűségének értékeléséről van szó, hanem annak megvizsgálásáról, hogy fennállnak-e ezen kötelezettségvállalások felfüggesztésének feltételei.

134 E tekintetben a verseny torzítása – még ha bizonyítottnak feltételezzük is – nem tekinthető azonosnak a 15.2. felülvizsgálati záradék első mondata szerinti, a piacon bekövetkező lényeges változással, sem a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondata szerinti, a szerződéses viszonyok lényeges megváltozásával, és általánosabban véve nem teszi lehetővé annak bizonyítását, hogy a 2005. évi határozatban feltárt, versenyt érintő aggodalmak megszűntek.

135 Mindazonáltal rá kell mutatni, hogy noha a verseny torzításának kockázatára vonatkozó érvelés nem bizonyítja, hogy fennállnak a 15.2. felülvizsgálati záradékban a kötelezettségvállalások felfüggesztéséhez előírt feltételek, azonban ezzel szemben megerősíti annak szükségességét, hogy a Bizottság a mentességi kérelmet gondosan és alaposan megvizsgálja, és ellenőrizze, hogy a kötelezettségvállalások továbbra is szükségesek vagy megfelelőek.

Az első jogalapra vonatkozó következtetés

136 A fentiekből az következik, hogy a Bizottság nem vette figyelembe vagy vizsgálta meg gondosan a Lufthansa/Brussels Airlines határozatra, valamint a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának megváltozására és egyfelől a Swiss, másfelől a SAS és a LOT közötti verseny fennállására vonatkozó érvelést.

137 Bármennyire is sajnálatosak e mulasztások, a Swiss és a LOT közötti szerződéses viszonyok bármiféle módosításának hiányában – amelyekre tekintettel a 2005. évi határozat kötelezővé tette a díjakra vonatkozó kötelezettségvállalásokat – nem tekinthetők elegendőnek a megtámadott határozat ZRH–WAW vonalra vonatkozó részének megsemmisítéséhez.

138 A ZRH–STO vonalat illetően rá kell mutatni nem csupán a fenti 136. pontban említett tények megfelelő vizsgálatának hiányára, valamint a Lufthansa és a SAS közötti közös vállalkozási megállapodás megszűnésére, hanem arra is, hogy a Bizottság nem vette figyelembe a felperes azon kötelezettségvállalását, hogy megszünteti a Lufthansa és a SAS közötti kétoldalú szövetségi megállapodást is, sem a megbízott azon véleményét, amely megállapította a ZRH–STO vonalon a piac lényeges megváltozását, és nem végezte el a közös üzemeltetési megállapodás által a Swiss és a SAS közötti versenyre gyakorolt hatás megfelelő elemzését. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el, amikor nem vette figyelembe a releváns adatok összességét és azt, hogy a megtámadott határozatban megállapított tények nem igazolják a ZRH–STO vonalra vonatkozó mentesség iránti kérelem elutasítását (lásd ebben az értelemben: 2005. február 15-i Bizottság kontra Tetra Laval ítélet, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39. pont).

139 Ebből következik, hogy a megtámadott határozatot meg kell semmisíteni a ZRH–STO vonalra vonatkozó részében, anélkül hogy meg kellene vizsgálni a felperes által előadott többi jogalapot és érvet. Ezzel szemben a többi jogalapot és érvet meg kell vizsgálni annyiban, amennyiben a megtámadott határozatnak a ZRH–WAW vonalat érintő jogszerűségére vonatkoznak.

A megfelelő ügyintézés elvének megsértésére alapított második jogalapról

140 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság megsértette azon kötelességét, hogy alaposan és pártatlanul vizsgálja meg az ügy valamennyi releváns körülményét, ezáltal megsértette az Európai Unió Alapjogi Chartája 41. cikkének (1) bekezdésében rögzített megfelelő ügyintézés elvét.

141 A felperes e tekintetben azzal érvel, hogy a Bizottság egyáltalán nem vette figyelembe az általa előadott jogi érveket, és az érintett vonalon folyó versenyt illetően feltételezésekre és elméletekre hagyatkozott ahelyett, hogy elvégezte volna a tények komoly vizsgálatát. Ráadásul a Bizottság nem folytatta le a saját

vizsgálatát az árak változására és a verseny mértékére vonatkozóan, és nem működött együtt érdemben a felügyeletért felelős megbízottal, hanem inkább azzal számolt, hogy a közös üzemeltetési megállapodások korlátozzák a versenyt.

142 A Lufthansa által előadott érvek alapos vizsgálatának ugyanilyen megtagadása kitűnik azon nem meggyőző jogi érvek Bizottság általi folyamatos ismételgetéséből, amelyekre a Lufthansa már a közigazgatási eljárásban választ adott.

143 Emlékeztetni kell arra, hogy az Alapjogi Charta 41. cikkének (1) bekezdése szerint „mindenkinek joga van ahhoz, hogy ügyeit az Unió intézményei, szervei és hivatalai részrehajlás nélkül, tisztességes módon és észszerű határidőn belül intézzék”.

144 Az említett kifogás vizsgálatára az első jogalap keretében került sor annyiban, amennyiben a felperes azt rója fel a Bizottságnak, hogy nem vette figyelembe az összes releváns tényezőt értékelése megalapozásához.

145 Azon kifogást illetően, hogy a Bizottság világosan kifejezte, hogy nem hajlik a mentesség iránti kérelem alapos megvizsgálása felé semmiféleképpen nem véve figyelembe a Lufthansa jogi érveit, rá kell mutatni, hogy azon egyszerű tény, hogy a Bizottság vitatta és elutasította a Lufthansa érveit, önmagában nem bizonyítja, hogy elfogult lett volna a mentesség iránti kérelemmel kapcsolatban. Ugyanígy azon állítólag nem meggyőző jogi érvek Bizottság általi megismétlése, melyekre a Lufthansa véleménye szerint már választ adott a közigazgatási eljárásban, inkább értékelésbeli különbséget jelezhet, de önmagában mint olyan, nem bizonyítja a mentesség iránti kérelem pártatlan megvizsgálásának elutasítását.

146 Egyébként nem állítható, hogy a Bizottság egyáltalán nem vizsgálta meg a kérelmet, mivel ahogyan az a fenti 14–19. pontból kitűnik, többször tájékoztatást kért a Lufthansától, és különböző tanácskozásokat tartott vele a közigazgatási eljárás során.

147 Ebből az következik, hogy a második jogalapot el kell utasítani.

A hatáskörrel való visszaélésre vonatkozó harmadik jogalapról

148 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság arra használta a mentesség iránti kérelmet, hogy olyan szerződéses megállapodás felmondására kényszerítse a Swisst, amely semmiféle kapcsolatban nem áll az összefonódással. A Bizottság megpróbálta megkerülni az [EUMSZ] [101]. és az [EUMSZ] [102]. cikkben meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendeletnek (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.) megfelelően az EUMSZ 101. cikk esetleges megsértésének megvizsgálására és szankcionálására irányuló eljárásokat a Swiss és a LOT által 2007-ben kötött közös üzemeltetési megállapodás tekintetében. Többek között a megtámadott határozat (104) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy e közös üzemeltetési megállapodás és azok lehetséges versenyellenes hatásai képezik a mentesség iránti kérelem Bizottság általi elutasításának fő okát.

149 A Bizottság így megpróbálta kivonni magát azon kötelezettség alól, hogy egyrészt ténylegesen bizonyítsa a Swiss által kötött közös üzemeltetési megállapodás állítólagos versenyellenes hatásait, másrészt olyan határozatot hozzon, amely bírósági felülvizsgálat tárgyát fogja képezni. A felperes ezzel kapcsolatban rámutat, hogy 2011 februárjában a Bizottság hivatalból eljárást indított a Lufthansa és a Turkish Airlines, a Brussels Airlines és a TAP Air Portugal között létrejött, vonalakat platformról platformra fedő közös üzemeltetési megállapodásokkal szemben, azonban öt és fél éven át tartó, elsőbbséggel való vizsgálódás után még mindig nem jutott a legcsekélyebb következtetésre sem.

150 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely jogi aktus csak akkor jogellenes hatáskörrel való visszaélés miatt, ha objektív, releváns és egybehangzó bizonyítékok alapján nyilvánvaló, hogy azt kizárólag vagy legalábbis elsősorban olyan céltól eltérő cél elérése érdekében fogadták el, amelyre a szóban forgó jogkört biztosították, vagy az ügy körülményeinek kezelésére a Szerződések által kifejezetten előírt eljárás megkerülése érdekében fogadták el (lásd: 2013. április 16-i Spanyolország kontra Tanács ítélet, C-274/11 és C-295/11, EU:C:2013:240, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

151 Meg kell állapítani, hogy a felperes nem szolgáltatott objektív, releváns és egybehangzó bizonyítékokat arra nézve, hogy a Bizottság a mentesség iránti eljárást nyomásgyakorlás eszközeként használta volna kizárólag vagy főként azért, hogy a Swisst a LOT-tal kötött közös üzemeltetési megállapodás felmondására kényszerítse annak érdekében, hogy kivonja magát az EUMSZ 101. cikk megsértésének megvizsgálására és szankcionálására irányuló eljárások alól.

152 Mindenekelőtt rá kell mutatni, hogy az eljárást nem a Bizottság kezdeményezte, hanem a felek kérelmére indult.

153 Ráadásul, noha az iratokból kitűnik, hogy a Bizottság véleménye szerint a szóban forgó közös üzemeltetési megállapodás a jelen ügyben versenyjogi aggályokat vet fel, így a megtámadott határozat (5), (49), (69) és (95) preambulumbekezdése szerint a mentesség iránti kérelem elutasítását lényegében az említett megállapodás fenntartása vagy módosításának hiánya indokolja, ebből nem vonható le az a következtetés, hogy a Bizottság hatáskörrel való visszaélést követett volna el.

154 Ahogyan az a fenti 101–103. pontban szerepel, a Bizottság megalapozottan vette figyelembe a Swiss és a SAS közötti közös üzemeltetési megállapodást a mentesség iránti kérelem megvizsgálása során. Ugyanis e megállapodás a ZRH–WAW vonal értékelésének alapjául szolgáló szélesebb szerződéses viszony szerves részét képezi. Mivel a Bizottság a 2005. évi határozatban megállapította, hogy a különböző együttműködési megállapodásokra tekintettel a LOT-nak kevés érdeke fűződik ahhoz, hogy versenyezzen a Swiss-szel, a közös üzemeltetési megállapodás alkalmas arra, hogy az e vonalon folyó verseny értékelésének releváns szempontja legyen, függetlenül attól a kérdéstől, hogy az említett megállapodás végeredményben igazolhatja-e vagy sem a kérelem elutasítását.

155 Meg kell azt is állapítani, hogy a Bizottság nem írta elő a felperes számára a közös üzemeltetési megállapodás felmondását, hanem csupán a mentesség biztosításának megkönnyítése érdekében javasolta a feleknek, hogy azt szüntessék meg, vagy legalábbis korlátozzák annak hatályát a láncban feljebb és lejjebb álló összeköttetésekre, így csökkentve az összefonódással létrejött vállalkozás és a LOT közötti együttműködés mértékét.

156 Ebből következik, hogy a felperes által előterjesztett tényezők nem tekinthetők a hatáskörrel való visszaélés objektív, releváns és egybehangzó bizonyítékainak, és a harmadik jogalapot el kell utasítani,

157 A fenti megfontolások összességéből az következik, hogy a megtámadott határozatot a ZRH–STO vonalra vonatkozó részében meg kell semmisíteni, és a keresetet az ezt meghaladó részében el kell utasítani.

A költségekről

158 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (3) bekezdése értelmében részleges pernyertesség esetén mindegyik fél maga viseli saját költségeit.

159 A jelen ügy körülményei között úgy kell határozni, hogy mindegyik fél maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (hatodik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A Törvényszék a 2005. július 4-i COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyben az összefonódást engedélyező bizottsági határozatban kötelezővé tett bizonyos kötelezettségvállalások alóli mentesség iránti kérelmet elutasító, 2016. július 25-i C(2016) 4964 final bizottsági határozatot a Zürich–Stockholm vonalat érintő részében megsemmisíti.

2) A Törvényszék a keresetet az ezt meghaladó részében elutasítja.

3) A felek maguk viselik saját költségeiket.

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Kihirdetve Luxembourgban, a 2018. május 16-i nyilvános ülésen.

Aláírások

Tartalomjegyzék

A jogvita előzményei 1

A Lufthansa és a Swiss International Air Lines Ltd közötti összefonódás engedélyezéséről szóló határozat 2

A megtámadott határozat 3

Az eljárás és a felek kérelmei 5

A jogkérdésről 6

Előzetes észrevételek 6

Az egy jogi szempont téves alkalmazására, nyilvánvaló értékelési hibák elkövetésére, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének megsértésére vonatkozó első jogalapról 9

A mentesség iránti kérelem értékelése során egy jogi szempont téves alkalmazására, valamint az arányosság és a bizalomvédelem elvének megsértésére vonatkozó első részről 9

A Lufthansa szövetségi megállapodásainak a 15.2. felülvizsgálati záradék második mondatára tekintettel való értékelése során elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibákra és a szövetség tagjaival kapcsolatos politikája megváltozásának Bizottság általi figyelmen kívül hagyására vonatkozó második és negyedik részről 10

– Előzetes észrevételek 10

– A Lufthansa és a SAS közötti szerződésmódosítások 12

– A Lufthansa/Brussels Airlines határozatról és a Bizottság a szövetség tagjaival kapcsolatos politikájának állítólagos megváltozásáról 14

– A Swiss és a SAS között létrejött közös üzemeltetési megállapodásról 17

Az arra vonatkozó harmadik részről, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, hogy az egyrészt a Swiss, másrészt a SAS és a LOT közötti verseny a 15.2. felülvizsgálati záradék első mondata értelmében „a piac hosszú távú fejlődésének” minősül 19

Az összefonódásokkal kapcsolatos általános politikának a díjakra vonatkozó korrekciós intézkedések tekintetében való megsértésére vonatkozó ötödik részről 21

Az első jogalapra vonatkozó következtetés 22

A megfelelő ügyintézés elvének megsértésére alapított második jogalapról 22

A hatáskörrel való visszaélésre vonatkozó harmadik jogalapról 23

A költségekről 24

i — A jelen szöveg 7., 31., 36., 37., 38., 39., 54., 83., 105., 106., 138. és 153. pontjában az első elektronikus közzétételt követően nyelvi módosítás történt.