Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (šeštoji kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. gegužės 16 d.*

„Konkurencija – Koncentracija – Oro transporto rinka – Sprendimas, kuriuo koncentracija pripažinta suderinama su vidaus rinka, jei laikomasi tam tikrų įsipareigojimų – Prašymas atleisti nuo dalies pareigų, kurios yra įsipareigojimų objektas – Proporcingumas – Teisėti lūkesčiai – Gero administravimo principas – Piktnaudžiavimas įgaliojimais“

Byloje T-712/16

Deutsche Lufthansa AG, įsteigta Kelne (Vokietija), atstovaujama advokato S. Völcker,

ieškovė,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą A. Biolan, H. Leupold ir I. Zaloguin,

atsakovę,

dėl SESV 263 straipsniu pagrįsto prašymo panaikinti 2016 m. liepos 25 d. Komisijos sprendimą C(2016) 4964 *final*, kuriuo atmestas ieškovės prašymas atleisti nuo tam tikrų įsipareigojimų, tapusių privalomais pagal 2005 m. liepos 4 d. Komisijos sprendimą dėl koncentracijos patvirtinimo byloje COMP/M.3770 – *Lufthansa* / *Swiss*,

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji kolegija)

kurį sudaro pirmininkas G. Berardis, teisėjai S. Papasavvas (pranešėjas) ir O. Spineanu-Matei,

posėdžio sekretorė C. Heeren, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2017 m. rugsėjo 14 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

Ginčo aplinkybės

1 Ieškovė *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*, arba ieškovė) yra didžiausia Vokietijos oro transporto bendrovė. Ji yra viena iš *Star Alliance*, didžiausių pasaulyje oro bendrovių aljanso, steigėjų.

* Proceso kalba: anglų.

2 Be *Star Alliance* susitarimo, *Lufthansa* sudarė šiuos susitarimus su *Scandinavian Airlines System* (toliau – SAS): 1995 m. gegužės 11 d. dvišalį aljanso susitarimą (toliau – dvišalis aljanso susitarimas) ir 1995 m. liepos 1 d. bendrojo kodo sutartį, rinkodaros ir pardavimų susitarimą ir dvišalį bendrosios įmonės susitarimą (toliau – bendrosios įmonės susitarimas).

3 Panašiai, be *Star Alliance* susitarimo, *Lufthansa* sudarė šiuos susitarimus su *Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.* (toliau – LOT): 2002 m. birželio 1 d. abipusę bendrojo kodo sutartį, 2003 m. rugpjūčio 25 d. specialų proporcinį susitarimą, 2003 m. rugsėjo 26 d. strateginio bendradarbiavimo susitarimą, 2004 m. birželio 15 d. skatinimo programos pagrindų susitarimą ir 2003 m. spalio 1 d. *Miles and More* bendradarbiavimo susitarimą.

Sprendimas, kuriuo leista vykdyti „Lufthansa“ ir „Swiss International Air Lines Ltd“ koncentraciją

4 2005 m. liepos 4 d. sprendimu (byla COMP/M.3770 – *Lufthansa* / *Swiss*, toliau – 2005 m. sprendimas), priimtu taikant 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 40) 6 straipsnio 1 dalies b punktą ir 2 dalį, Europos Bendrijų Komisija pripažino koncentraciją (toliau – sandoris), pagal kurią *Lufthansa* įgijo oro transporto bendrovės *Swiss International Air Lines Ltd* (toliau – *Swiss*) kontrolę, suderinama su vidaus rinka, Susitarimu dėl Europos ekonominės erdvės (EEE) ir susitarimu tarp Europos Bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos dėl oro transporto, jei laikomasi tam tikrų sąlygų ir pareigų.

5 Tikrindama sandorį Komisija analizavo abiejų oro linijų bendrovių teikiamų paslaugų sutapties atvejus. Be to, ji nagrinėjo, kokiu mastu, bendrovei *Lufthansa* įsigijus bendrovę *Swiss*, būtų pašalinta ir veiksminga konkurencija tarp *Swiss* ir kitų oro linijų bendrovių, kurios nepriklausė *Lufthansa* grupei, bet buvo *Star Alliance* partnerės, be to, buvo susijusios dvišaliais ar daugiašaliais susitarimais, t. y. SAS, LOT, *Austrian Airlines*, *British Midland Limited* (toliau – *bmi*), *United Airlines* ir *Air Canada*.

6 Turėdama mintyje įvairius šio sprendimo 2 ir 3 punktuose minėtus bendradarbiavimo susitarimus ir atsižvelgdama į galimą būsimą *Swiss* prisijungimą prie *Star Alliance*, Komisija nusprendė, kad įvykdžius sandorį SAS ir LOT bus nelabai suinteresuotos konkuruoti su *Swiss*.

7 Taigi vertindama sandorį konkurencijos aspektu Komisija pridėjo SAS ir LOT rinkos dalis prie *Lufthansa* dalies; dėl to sutapo du maršrutai: Ciurichas–Stokholmas (toliau – ZRH–STO) ir Ciurichas–Varšuva (toliau – ZRH–WAW). Šiais maršrutais skraidė tik *Swiss* ir *Star Alliance* partneriai SAS (maršrutu ZRH–STO) ir LOT (maršrutu ZRH–WAW), be to, Ciuricho (Šveicarija) ir Stokholmo (Švedija) oro uostai buvo perkrauti, todėl Komisija padarė išvadą, kad yra rimtų abejonių dėl sandorio suderinamumo su vidaus rinka šių dviejų maršrutų atžvilgiu.

8 Kad išsklaidytų šias rimtas abejones, 2005 m. birželio 13 d. *Lufthansa* ir *Swiss* (toliau kartu – šalys) pasiūlė įsipareigojimus dėl laiko tarpsnių, be kita ko, susijusius su maršrutais ZRH–STO ir ZRH–WAW.

9 2005 m. birželio 27 d., po to, kai suinteresuotieji tretieji asmenys pateikė pastabų, įsipareigojimus dėl laiko tarpsnių šalys papildė įsipareigojimais dėl kainų, išdėstytais šalių pateiktų įsipareigojimų 11.1 išlygoje; juose numatyta, kad kiekvieną kartą, kai sumažins paskelbtą atitinkamo referencinio maršruto kainą, susijungęs subjektas tiek pat (procentais) sumažins atitinkamas kainas, taikomas ZRH–STO ir ZRH–WAW maršrutams. Minėtame įsipareigojime patikslinta, kad ši pareiga nustos galioti, kai vykdyti veiklą minėtais maršrutais pradės naujas oro transporto paslaugų teikėjas.

10 Šalių pateiktuose įsipareigojimuose (toliau – įsipareigojimai) numatyta skirti įgaliotąjį atstovą, kuris turės prižiūrint Komisijai kontroliuoti šalių įsipareigojimų laikymąsi (toliau – įgaliotasis atstovas).

11 15.1 ir 15.2 peržiūros išlygos (toliau atitinkamai – 15.1 peržiūros išlyga ir 15.2 peržiūros išlyga) suformuluotos taip:

„15.1 Gavusi susijungusio subjekto prašymą, grindžiamą ypatingomis aplinkybėmis arba radikaliu rinkos sąlygų pokyčiu, kaip antai konkuruojančios oro transporto paslaugos teikimu konkrečiai nustatytu Europos miestų poros arba tolimųjų skrydžių maršrutu, Komisija gali panaikinti arba iš dalies ar visiškai pakeisti vieną ar kelis šiuos įsipareigojimus.

15.2 Susijungusio subjekto prašymu Komisija gali persvarstyti, panaikinti arba iš dalies pakeisti visus šiame dokumente pasiūlytus įsipareigojimus, remdamasi ilgalaikiais rinkos pokyčiais. Konkrečiai kalbant, Komisija panaikins pareigą skirti laiko tarpsnius, jei nustatys, jog sutartiniai santykiai, kuriais pagrįstos jos išvados, kad sumažėjo pagal 2005 m. sprendimą susijungusio subjekto ir atitinkamų *Lufthansa* aljanso vežėjų motyvacija konkuruoti, taip iš esmės pasikeitė, kad nebeliko Komisijos įvardyto pagrindo nerimauti.“

Ginčijamas sprendimas

12 2013 m. lapkričio 4 d. šalys pateikė Komisijai prašymą atleisti nuo įsipareigojimų dėl kainų ir, jei įmanoma, nuo įsipareigojimų dėl laiko tarpsnių ir kitų papildomų su prieiga susijusių korekcinių priemonių, taikomų ZRH–STO ir ZRH–WAW maršrutams. Šis ieškinys pareikštas tik dėl prašymo atleisti nuo įsipareigojimų dėl kainų, taikomų maršrutams ZRH–STO ir ZRH–WAW (toliau – prašymas atleisti nuo įsipareigojimų).

13 Prašymas atleisti nuo įsipareigojimų pagrįstas trimis pagrindais: pirma, susitarimo dėl bendrosios įmonės nutraukimu, antra, Komisijos politikos, susijusios su aljanso partnerių vertinimu nagrinėjant koncentraciją, pokyčiais ir Komisijos vertinimu, kurį šiuo klausimu ji pateikė savo 2009 m. birželio 22 d. Sprendime C(2009) 4608 *final* dėl koncentracijos pripažinimo suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu (byla COMP/M.5335, *Lufthansa / SN Airholding*, toliau – Sprendimas *Lufthansa / Brussels Airlines*), ir, trečia, *Swiss* konkurencijos su SAS ir LOT egzistavimu.

14 2014 m. vasario 14 d. *Lufthansa* atsakė į 2013 m. lapkričio 22 d. Komisijos klausimus, o 2014 m. balandžio 27 d. – į 2014 m. vasario 26 d. papildomus klausimus.

15 2014 m. rugsėjo 12 d. susitikime *Lufthansa* pasiūlė nutraukti dvišalį aljanso susitarimą, jei tai atlikus, Komisija galės patenkinti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, susijusių su ZRH–STO maršrutu. 2014 m. spalio 16 d. *Lufthansa* papildė savo prašymą atleisti nuo įsipareigojimų naujais prašymais. 2015 m. sausio 26 d. ji elektroniniu paštu atsakė į Komisijos klausimą, o 2015 m. gegužės 18 d. informavo ją apie savo kainų struktūros pakeitimo projektą.

16 2015 m. kovo 5 d. Komisija pranešė *Lufthansa*, kad galėtų patenkinti jos prašymą, jeigu ji atliktų tam tikrus su SAS ir LOT sudarytų bendrojo kodo sutarčių pakeitimus. 2015 m. balandžio 28 d. elektroniniu paštu *Lufthansa* atsakė, kad ji nenumatė tokių pakeitimų.

17 2015 m. birželio 29 d. *Lufthansa* atsakė į 2015 m. gegužės 22 d. Komisijos klausimus.

18 2015 m. spalio 22 d. Komisija pranešė šalims, kad ketina atmesti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų. 2015 m. lapkričio 20 d. ir 24 d. šalys pateikė pastabų.

19 2014 m. birželio 27 d. ir 2016 m. gegužės 3 d. įgaliotasis atstovas pateikė pastabų dėl *Lufthansa* prašymo atleisti nuo įsipareigojimų.

20 2016 m. liepos 25 d. Sprendimu C(2016) 4964 *final* Komisija atmetė *Lufthansa* prašymą atleisti nuo tam tikrų įsipareigojimų, privalomų pagal 2005 m. sprendimą (toliau – ginčijamas sprendimas).

21 Dėl šalių prašymo remiantis 15.2 peržiūros išlygos antru sakiniu atleisti nuo įsipareigojimų, kurį jos grindė *Lufthansa* sudarytų bendradarbiavimo susitarimų pasikeitimu, Komisija nurodė, kad, atsižvelgiant į eismo tarp Vokietijos ir Skandinavijos intensyvumą, neužtenka nutraukti *Lufthansa* ir SAS sudarytą bendrosios įmonės susitarimą, kad būtų pašalintos 2005 m. sprendime įvardytos problemos dėl ZRH–STO maršruto, ir kad remiantis vien tuo, jog neatsirado naujo vežėjo, galima pagrįstai palikti įsipareigojimus dėl kainų (ginčijamo sprendimo 68 konstatuojamoji dalis). Be to, ginčijamame sprendime nurodoma, kad jei šalys faktiškai nutrauktų dvišalį aljanso susitarimą, iš principo, remiantis 15.2 peržiūros išlyga, atskiru Komisijos sprendimu galėtų būti imtasi nagrinėti įsipareigojimus, susijusius su ZRH–STO maršrutu; jame patikslinta, kad nutraukus dvišalį aljanso susitarimą būtų taikoma tik 15.2 peržiūros išlyga, o vien to neužtenka, kad būtų prieita prie išvados, jog šalių prašymą atleisti nuo įsipareigojimų iš tiesų reikia tenkinti (ginčijamo sprendimo 69 konstatuojamoji dalis).

22 Dėl šalių prašymo remiantis 15.2 peržiūros išlygos pirmu sakiniu atleisti nuo įsipareigojimų, grindžiamo Komisijos politikos, susijusios su aljanso partnerių vaidmens vertinimu nagrinėjant koncentraciją, pokyčiais po to, kai priimtas 2005 m. sprendimas, ginčijamame sprendime paaiškinta, kad kiekvienas sandoris vertinamas remiantis jo paties ypatumais (ginčijamo sprendimo 77 konstatuojamoji dalis), kad Komisija iš principo nėra iš savo kompetencijos srities pašalinusi nei aljanso partnerių tarpusavio ryšių, nei šių ryšių poveikio jų partnerių motyvacijai konkuruoti įvykus koncentracijai (ginčijamo sprendimo 79 konstatuojamoji dalis) ir kad šiuo atveju nagrinėjami įsipareigojimai reikalauja ilgalaikio rinkos pokyčio, bet šalys jo neįrodė (ginčijamo sprendimo 82 ir 83 konstatuojamosios dalys).

23 Be to, Komisija mano, kad, nors reikėtų pripažinti, jog tenkinamos sąlygos prašyti atleisti nuo įsipareigojimų dėl maršrutų ZRH–STO ir ZRH–WAW, vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų reikia atsižvelgti į bendrojo kodo sutartis, kurias *Swiss* sudarė su *Lufthansa* partnerėmis SAS (2006 m.) ir LOT (2007 m.) (ginčijamo sprendimo 95 ir 96 konstatuojamosios dalys). Atsižvelgdama į galimą šių sutarčių poveikį konkurencijai dėl kiekvieno iš tų dviejų maršrutų Komisija nusprendė, kad jos svarbios vertinant koncentraciją, ir padarė išvadą, kad šių sutarčių egzistavimas reiškia, jog *Lufthansa* bendradarbiavimo su SAS ir LOT lygis nesumažėjo (ginčijamo sprendimo 99 ir 100 konstatuojamoji dalys). Komisija padarė išvadą, kad nebuvo pakankamo pagrindo patenkinti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų. Ji patikslino, jog, pirma, kadangi rinkoje neatsirado jokios naujos konkuruojančios oro linijų bendrovės ir nėra jokių kitų ypatingų aplinkybių, taip pat neįvyko jokio radikalaus rinkos sąlygų pokyčio, sąlygos atleisti nuo įsipareigojimų, numatytos 15.1 peržiūros išlygoje, nebuvo įvykdytos (ginčijamo sprendimo 108 konstatuojamoji dalis). Ji patikslino, kad, antra, šalys neįrodė, kad įvykdytos sąlygos, nustatytos tam, kad įsipareigojimai būtų pagal 15.2 peržiūros išlygą persvarstyti, panaikinti arba iš dalies pakeisti (ginčijamo sprendimo 109 konstatuojamoji dalis).

24 Šią išvadą Komisija pagrindė taip suformuluotais penkiais motyvais:

„111. Pirma, su SAS sudaryto bendrosios įmonės susitarimo nutraukimas ne[daro poveikio sutartiniam pagrindui, kuriuo grindžiamas didesnis bendradarbiavimas], nagrinėtas 2005 m. sprendime, todėl jo neužtenka, kad būtų imtasi persvarstymo, remiantis 15.2 peržiūros išlyga.

112. Antra, nors bendrosios įmonės susitarimo nutraukimas teoriškai laikytas svarbiu šiuo atveju, konkurencijos dėl abiejų maršrutų padėtis vis tiek keltų rimtų abejonių dėl koncentracijos suderinamumo su vidaus rinka <…>, todėl nebūtų tenkinamos 15.2 peržiūros išlygoje numatytos sąlygos. Iš tiesų skrydžius atitinkamai ZRH–STO ir ZRH–WAW maršrutais vykdo tik du vežėjai ir jie yra sudarę paralelines nuo tranzito centro iki tranzito centro bendrojo kodo sutartis.

113. Trečia, nuo 2005 m. sprendimo priėmimo neįvyko jokio susitarimų pokyčio dėl maršruto ZRH–WAW.

114. Ketvirta, aplinkybės, kad tam tikrais pastaraisiais oro linijų bendrovių koncentracijos atvejais, susijusiais su šiame sprendime nenagrinėjamais maršrutais ir rinkomis, vietoj veiksmų įsipareigojimų Komisija pripažino struktūrinius įsipareigojimus dėl kainos, negalima laikyti esminiu rinkos pokyčiu ar kitaip pagrindžiančia prašomą atleidimą nuo įsipareigojimų. Taip pat vien aplinkybė, kad kai kuriais pastaraisiais oro linijų bendrovių koncentracijos atvejais įsipareigojimai dėl kainų nebuvo numatyti, negali būti motyvas, pagrindžiantis atleidimą nuo įsipareigojimų dėl kainos šiuo atveju.

115. Penkta, aplinkybė, kad Komisija tariamai kitaip vertina aljanso partnerius, nelaikytina ilgalaikiu rinkos pokyčiu, kaip tai suprantama pagal 15.2 peržiūros išlygą.

116. Komisija padarė išvadą, kad prašomas įsipareigojimų panaikinimas apskritai neatitinka 15.1 ir 15.2 peržiūros išlygose (pirmame ir antrame sakiniuose) nustatytų sąlygų. Jis taip pat nepagerins bendro įsipareigojimų veiksmingumo. Todėl Komisija nusprendė atmesti *Lufthansa* prašymą panaikinti dalį įsipareigojimų <…>.“

Procesas ir šalių reikalavimai

25 2016 m. spalio 5 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktu pareiškimu ieškovė pareiškė šį ieškinį.

26 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:

– panaikinti ginčijamą sprendimą,

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

27 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

– atmesti ieškinį,

– priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

28 Teisėjo pranešėjo siūlymu, Bendrasis Teismas (šeštoji kolegija) nusprendė pradėti žodinę proceso dalį ir, taikydamas proceso organizavimo priemones, numatytas Bendrojo Teismo procedūros reglamento 89 straipsnyje, pateikė *Lufthansa* ir Komisijai rašytinius klausimus. Jos atsakė į šiuos klausimus per nustatytą terminą.

29 2017 m. rugsėjo 14 d. posėdyje buvo išklausyti *Lufthansa* ir Komisijos argumentai ir atsakymai į Bendrojo Teismo žodžiu pateiktus klausimus.

Dėl teisės

30 Grįsdama ieškinį ieškovė remiasi trimis pagrindais. Pirma, vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų vadovautasi klaidingais teisiniais kriterijais, padaryta akivaizdžių vertinimo klaidų ir pažeisti proporcingumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principai. Antra, pažeistas gero administravimo principas. Trečia, piktnaudžiauta įgaliojimais.

Pirminės pastabos

31 Į šalių įsipareigojimus, kuriuos jos nustatė, kad išsklaidytų Komisijos rimtas abejones dėl koncentracijos ir ją padarytų suderinamą su vidaus rinka, paprastai būna įtraukta viena peržiūros išlyga; joje numatomos sąlygos, kurioms esant, susijungusio subjekto prašymu, Komisija gali pratęsti terminus

arba tuos įsipareigojimus panaikinti iš dalies arba visiškai pakeisti. Kaip matyti iš Komisijos pranešimo dėl konkurencijos gynimo priemonių, priimtinų pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 802/2004 (OL C 267, 2008, p. 1, toliau – pranešimas dėl konkurencijos gynimo priemonių), 74 punkto, įsipareigojimų panaikinimas arba dalinis pakeitimas ypač svarbus kalbant apie veiksmų įsipareigojimus, kurie gali būti taikomi daugelį metų ir kurių atžvilgiu negalima numatyti tam tikrų aplinkybių tuo metu, kai priimamas sprendimas leisti vykdyti koncentraciją, kuriame jie nustatyti kaip privalomi. Triplike, nurodžiusi savo 2011 m. gegužės 3 d. Sprendimą C(2011) 2981 *final* (byla IV/M.950 – *Hoffmann – La Roche / Boehringer Mannheim*), Komisija, be kita ko, tvirtina, kad įsipareigojimų panaikinimas arba dalinis pakeitimas galimas ir nesant peržiūros išlygos, kai dėl vėlesnių ypatingų pokyčių įsipareigojimai tampa nebeaktualūs arba neproporcingi. Įsipareigojimai skirti sprendime, kuriuo leista vykdyti koncentraciją, iškeltoms konkurencijos problemoms išspręsti, todėl, pakitus rinkos situacijai, gali prireikti jų turinį iš dalies pakeisti arba jie gali tapti nebereikalingi. Tačiau pareikšdama šį ieškinį ieškovė remiasi tik tuo, kad prašymas atleisti nuo įsipareigojimų turi būti tenkinamas, taikant įsipareigojimų 15.1 ir 15.2 peržiūros išlygas.

32 Prieš pradedant nagrinėti įvairius ieškovės pateiktus ieškinio pagrindus ir argumentus dėl ginčijamo sprendimo reikia nustatyti, kokią diskreciją turi Komisija, vertindama prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, ir kokia Bendrojo Teismo kontrolė taikoma šios srities Komisijos sprendimams, taip pat patikslinti kai kuriuos tokio prašymo nagrinėjimo procedūros aspektus.

33 Pagal susiformavusią jurisprudenciją pagrindinės Reglamento Nr. 139/2004 nuostatos suteikia Komisijai tam tikrą diskreciją atliekant visų pirma ekonominį vertinimą (pagal analogiją žr. 1998 m. kovo 31 d. *Sprendimo Prancūzija ir kt. / Komisija*, C-68/94 ir C-30/95, EU:C:1998:148, 223 punktą; 2005 m. vasario 15 d. Sprendimo *Komisija / Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 38 punktą ir 2007 m. gruodžio 18 d. Sprendimo *Cementbouw Handel & Industrie / Komisija*, C-202/06 P, EU:C:2007:814, 53 punktą).

34 Tas pats taikoma vertinat ne tik koncentracijos suderinamumą, bet ir būtinybę prisiimti įsipareigojimus, kad būtų išsklaidytos dėl tokio sandorio kilusios rimtos abejonės (šiuo klausimu žr. 2003 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *ARD / Komisija*, T-158/00, EU:T:2003:246, 328 punktą ir 2006 m. liepos 4 d. Sprendimo *easyJet / Komisija*, T-177/04, EU:T:2006:187, 128 punktą) ir juos vykdyti (šiuo klausimu ir pagal analogiją žr. 2003 m. balandžio 3 d. Sprendimo *Petrolessence ir SG 2R / Komisija*, T-342/00, EU:T:2003:97, 102 ir 103 punktus).

35 Konkrečiau kalbant apie prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, tapusių privalomais pagal sprendimą, kuriuo koncentracija pripažinta suderinama su vidaus rinka, pirmiausia reikia pažymėti, kad tiriant koncentraciją būtina prognozuoti būsimus pokyčius; tokios prognozės yra tuo sunkiau sudaromos ir netikslesnės, kuo ilgesnį laikotarpį jos apima, tačiau nagrinėjant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų nebūtinai kyla tokių pačių perspektyvinės analizės sunkumų. Nelygu atvejis, nagrinėjant tokį prašymą veikiau reikia patikrinti, ar tenkinamos peržiūros išlygoje, kuri paprastai pateikiama kartu su įsipareigojimais, numatytos sąlygos, arba retrospektyviai įvertinti, ar koncentracijos patvirtinimo metu sudarytos prognozės pasitvirtino arba ar dar aktualios dėl koncentracijos kilusios rimtos abejonės.

36 Toliau reikia pažymėti, kad, kaip tvirtina ieškovė, nenumatyti griežti prašymo atleisti nuo įsipareigojimų nagrinėjimo terminai, kokie nustatyti koncentracijai nagrinėti. Iš tiesų nėra nuostatos, kurioje būtų numatyta, per kiek laiko tokio prašymo nagrinėjimo procedūra ar tam tikros tos procedūros dalys turi būti įvykdytos; apskritai minėta procedūra nėra jokiose nuostatose reglamentuojama ar organizuojama.

37 Vis dėlto, kaip ir kitų su koncentracija susijusių sprendimų atveju, prašymo atleisti nuo įsipareigojimų vertinimas apima (kartais sudėtingus) ekonominius vertinimus, skirtus patikrinti, ar įvyko reikšmingas ir ilgalaikis rinkos situacijos plačiąja prasme pokytis, dėl kurio įsipareigojimai tapo nebereikalingi tam, kad būtų įveiktos sprendime dėl koncentracijos, pagal kurį įsipareigojimai tapo privalomi, įvardytos konkurencijos problemos.

38 Taigi reikia manyti, kad vertindama prašymą atleisti nuo įsipareigojimų (tai apima sudėtingus ekonominius vertinimus) Komisija taip pat turi tam tikrą diskreciją.

39 Vadinasi, atlikdamas naudojimosi šia diskrecine galia kontrolę Bendrasis Teismas turi atsižvelgti į vertinimo laisvę, kuria grindžiamos ekonominės normos, sudarančios koncentracijos taisyklių dalį (2005 m. vasario 15 d. Sprendimo *Komisija / Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 38 punktas). Tačiau tai nereiškia, kad Bendrasis Teismas turi susilaikyti nuo Komisijos atliktos ekonominių rodiklių interpretacijos kontrolės. Iš tikrųjų Bendrasis Teismas turi patikrinti ne tik pateikiamų įrodymų materialų tikslumą, patikimumą ir nuoseklumą, bet ir tai, ar šie įrodymai atspindi visus esminius duomenis, į kuriuos reikėjo atsižvelgti vertinant sudėtingą situaciją, ir ar jie gali pagrįsti jais remiantis padarytas išvadas (2005 m. vasario 15 d. *Komisija / Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39 punktas).

40 Kitaip nei tvirtina Komisija, tai, kad šią 2005 m. vasario 15 d. Sprendime *Komisija / Tetra Laval* (C-12/03 P, EU:C:2005:87) paskelbtą jurisprudenciją Teisingumo Teismas suformavo nagrinėdamas bylą, kurioje nebuvo nagrinėjamas įsipareigojimų, tapusių privalomais pagal sprendimą dėl koncentracijos, persvarstymo klausimas, nedaro jos nereikšmingos šiuo atveju. Iš tiesų minėta jurisprudencija yra labai bendro pobūdžio, taip pat ji taikyta, be kita ko, įvairaus tipo ginčams, kilusiems iš Reglamento Nr. 139/2004 taikymo. Be to, remiantis suformuota jurisprudencija, tais atvejais, kai institucijos turi diskreciją, Sąjungos teisės sistemos suteikiamų garantijų paisymui administracinėse procedūrose tenka dar didesnė reikšmė. Tarp tų garantijų, be kita ko, yra Komisijos pareiga rūpestingai ir nešališkai išnagrinėti visas reikšmingas atitinkamos bylos aplinkybes, suinteresuotojo asmens teisė išdėstyti savo nuomonę prieš priimant tokį sprendimą ir teisė į pakankamą sprendimo pagrindimą (šiuo klausimu žr. 1991 m. lapkričio 21 d. Sprendimo *Technische Universität München*, C-269/90, EU:C:1991:438, 14 punktą ir 2002 m. kovo 20 d. Sprendimo *ABB Asea Brown Boveri / Komisija*, T-31/99, EU:T:2002:77, 99 punktą).

41 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad nors Komisija naudojasi tam tikra diskrecija, vertindama prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, ji vis dėl to turi šį prašymą rūpestingai išnagrinėti, jei būtina, atlikti tyrimą, imtis tinkamų nagrinėjimo priemonių ir pagrįsti savo išvadas visais reikšmingais duomenimis.

42 Dėl tinkamo teisinio kriterijaus prašymui atleisti nuo įsipareigojimų vertinti reikia pažymėti, jog Komisija priminė, kad teisėto administracinio akto, kuriuo suteiktos subjektyvios teisės arba panašūs pranašumai, panaikinimas atgaline data prieštarauja bendriesiems teisės principams (2002 m. lapkričio 20 d. Sprendimo *Lagardère ir Canal+ / Komisija*, T-251/00, EU:T:2002:278, 139 punktas), ir nurodė, kad teisėtus sprendimus dėl koncentracijos, kuriais suteikiamos teisės arba panašūs pranašumai, kaip antai 2005 m. sprendimą, galima iš dalies pakeisti arba panaikinti tik tam tikromis ypatingomis griežtai apibrėžtomis aplinkybėmis. Su tokiais argumentais negalima sutikti. Sprendimas dėl prašymo atleisti nuo įsipareigojimų nereiškia sprendimo, kuriuo leista vykdyti koncentraciją, ir pagal kurį įsipareigojimai tapo privalomi, panaikinimo ir nėra tokio panaikinimo dalis. Jo tikslas – patikrinti, ar tenkinamos peržiūros išlygoje, kuri sudaro įsipareigojimų dalį, numatytos sąlygos, ir atitinkamu atveju, ar sprendime, kuriuo leista vykdyti koncentraciją, jei laikomasi įsipareigojimų, įvardytų konkurencijos problemų jau nekyla.

43 Vis dėlto reikia patikslinti, kad 2005 m. sprendimas tapo galutinis, todėl ieškovė negali šiame procese netiesiogiai ginčyti jo teisėtumo, taip pat ir tiek, kiek jis susijęs su įsipareigojimais.

44 Be to, ieškovės argumentas, kad Komisija privalo, taip pat savo iniciatyva, nuolat reguliariai peržiūrėti, ar korekcinės priemonės vis dar pateisinamos, šiuo atveju neturi reikšmės, nes ieškovė pateikė prašymą atleisti nuo įsipareigojimų.

45 Galiausiai reikia patikslinti, kad būtent įsipareigojimų saistomos šalys turi pateikti pakankamai įrodymų, kad tenkinamos atleidimo nuo įsipareigojimų sąlygos. Vis dėlto, kai minėtos šalys pateikia įrodymų, kad įsipareigojimų peržiūros išlygose numatytos sąlygos įvykdytos, Komisija turi nurodyti, kodėl tie įrodymai nėra pakankami arba patikimi, ir, jei būtina, atlikti tyrimą, kad patikrintų, papildytų arba nuginčytų tų šalių pateiktus įrodymus.

46 Ieškovės pateiktus pagrindus ir argumentus reikia nagrinėti atsižvelgiant į visus šiuos samprotavimus.

Dėl ieškinio pirmojo pagrindo, grindžiamo klaidingo teisinio kriterijaus taikymu, akivaizdžia vertinimo klaida ir proporcingumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimu

47 Pirmąjį pagrindą sudaro penkios dalys. Pirmoji: klaidingo teisinio kriterijaus taikymas vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų ir proporcingumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimas. Antroji: akivaizdžios vertinimo klaidos vertinant *Lufthansa* aljanso susitarimus. Trečioji: Komisija neatsižvelgė į tai, kad *Swiss* konkurencija su SAS ir LOT yra „ilgalaikis rinkos pokytis“. Ketvirtoji: Komisija neatsižvelgė į savo politikos dėl aljanso partnerių vertinimo pokyčius. Penktoji: Komisija nesilaikė bendrosios politikos koncentracijos srityje, kiek tai susiję su korekcinėmis priemonėmis dėl kainų.

48 Pirmiausia reikia nagrinėti pirmąją dalį, tada kartu antrąją ir ketvirtąją dalis, paskui trečiąją dalį ir galiausiai penktąją dalį. Išvada dėl bendro ieškinio pagrindo vertinimo bus pateikta išnagrinėjus visas jo atskiras dalis.

Pirmoji dalis: klaidingo teisinio kriterijaus taikymas vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų ir proporcingumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimas

49 Ieškovė iš esmės tvirtina, kad ginčijamas sprendimas grindžiamas klaidingu teisiniu kriterijumi, nes vertindama prašymus atleisti nuo įsipareigojimų Komisija neturi neribotos diskrecijos; ieškovė mano, kad, atsižvelgiant į 2005 m. vasario 15 d. Sprendime *Komisija / Tetra Laval* (C-12/03 P, EU:C:2005:87) paskelbtą jurisprudenciją ir proporcingumo bei teisinių lūkesčių apsaugos principus, Komisija yra dar labiau įpareigota kruopščiai nagrinėti ilgalaikius įsipareigojimus ir atlikti tyrimą.

50 Pirma, kiek šioje ieškinio dalyje ieškovė (tai ji pati patvirtino per posėdį) kaltina Komisiją tuo, kad ši pažeidė savo pareigą rūpestingai išnagrinėti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, jei būtina, atlikti tyrimą, ir pagrįsti savo išvadas visais reikšmingais duomenimis, į kuriuos privaloma atsižvelgti, reikia pažymėti, kad minėtai daliai pagrįsti pateiktų argumentų negalima vertinti autonomiškai. Todėl juos reikia nagrinėti, aptariant kitose ieškinio pirmojo pagrindo dalyse išdėstytus kaltinimus.

51 Antra, ieškovė tvirtina, kad įsipareigojimai, kuriais įvedami nuolatiniai kainų nustatymo apribojimai, yra nesuderinami su proporcingumo principu ir su neiškreiptos konkurencijos sistema, todėl Komisija turi juos reguliariai peržiūrėti.

52 Šį argumentą reikia atmesti. Būtina pažymėti ne tik tai, kad nagrinėjamos pareigos yra ne nuolatinės, o tiesiog nenustatytos trukmės, bet ir tai, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 43 punkte, šiuo ieškiniu ieškovė negali ginčyti minėtų įsipareigojimų teisėtumo, nes 2005 m. sprendimas yra galutinis.

53 Be to, kaip pabrėžia Komisija, 15.1 ir 15.2 peržiūros išlygose išreikštas proporcingumo principas, nes pagal jas išskirtinėmis aplinkybėmis galima panaikinti iš dalies ar visiškai pakeisti įsipareigojimus, jei įrodyta, kad jie nebėra būtini arba proporcingi; vis dėlto vien aplinkybė, kad tie įsipareigojimai galioja kelerius metus, neįrodo, jog nebeliko rimtų abejonių, dėl kurių jie nustatyti, ir kad jie nebėra pateisinami.

54 Galiausiai, kaip matyti iš šio sprendimo 44 punkto, Komisija neprivalo savo iniciatyva reguliariai nagrinėti ilgalaikių įsipareigojimų; veikiau minėtais įsipareigojimais saistomos šalys turi pateikti prašymą juos panaikinti arba iš dalies pakeisti ir įrodyti, kad tenkinamos šiuo tikslu nustatytos sąlygos.

55 Trečia, dėl teisėtų lūkesčių apsaugos principo ieškovė tvirtina, kad Komisija reikalavo įsipareigojimų dėl kainų, kad ieškovė juos nenoromis prisiėmė, įtraukus 15.2 peržiūros išlygą todėl ji teisėtai tikėjosi, kad Komisija įsipareigojimus iš tiesų panaikins ir geranoriškai išnagrinės, ar tenkinami peržiūros išlygoje nustatyti reikalavimai.

56 Šiems argumentams negalima pritarti. Pirma, jie grindžiami klaidinga prielaida. Kaip matyti, be kita ko, iš Reglamento Nr. 139/2004 30 konstatuojamosios dalies ir 6 straipsnio 2 dalies, būtent koncentraciją vykdančios įmonės gali pasiūlyti įsipareigojimus, kad padarytų ją suderinamą su vidaus rinka, o Komisija negali minėtoms įmonėms tų įsipareigojimų nustatyti. Antra, šie argumentai neturi reikšmės, nes pagal 2005 m. sprendimą tapusių privalomais įsipareigojimų teisėtumo nebegalima ginčyti. Be to, iš bylos medžiagos nematyti, kad Komisija suteikė tikslių garantijų dėl įsipareigojimų panaikinimo. Galiausiai, reikia pažymėti, kad peržiūros išlyga savaime negali garantuoti ieškovei, kad jos prašymas atleisti nuo įsipareigojimų bus automatiškai patenkintas, nes įsipareigojimus galima panaikinti, tik jeigu iš tiesų tenkinamos šiuo tikslu nustatytos sąlygos.

57 Vadinasi, šio ieškinio pagrindo pirmąją dalį reikia atmesti, išskyrus kaltinimą tuo, kad Komisija pažeidė savo pareigą rūpestingai išnagrinėti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, jei būtina, atlikti tyrimą, ir pagrįsti savo išvadas visais reikšmingais duomenimis, į kuriuos privaloma atsižvelgti; jis bus nagrinėjamas kartu su kitomis ieškinio pirmojo pagrindo dalimis.

Antroji ir ketvirtoji dalys: akivaizdi vertinimo klaida vertinant „Lufthansa“ aljanso susitarimus, kiek tai susiję su 15.2 peržiūros išlygos antru sakiniu, ir Komisijos neatsižvelgimas į savo politikos dėl aljanso partnerių vertinimo pokyčius

58 Ieškovė iš esmės tvirtina, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, neatsižvelgė į reikšmingas aplinkybes, rėmėsi nepagrįstomis hipotezėmis ir geranoriškai neišnagrinėjo prašymo atleisti nuo įsipareigojimų, kai padarė išvadą, kad susitarimuose, kuriuos *Lufthansa* sudarė su SAS, padarytų pakeitimų nepakako tam, kad būtų panaikinti įsipareigojimai dėl kainų, susiję su maršrutu ZRH–STO. Šiuo klausimu ji tvirtina, pirma, kad ginčijamame sprendime visiškai neatsižvelgta į tų pačių susitarimų, kuriuos *Lufthansa* sudarė su SAS (ir kitais *Star Alliance* partneriais), vertinimą, kurį pati Komisija pateikė sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines*, antra, kad Komisija neatsižvelgė į savo politikos, susijusios su aljanso partnerių vertinimu, pokyčius, trečia, kad 2012 m. kovo 30 d. Komisijos sprendime C(2012) 2320 (byla COMP/M.6447 – *IAG / bmi*, toliau – Sprendimas *IAG / bmi*) nagrinėta bendrojo kodo sutartis nereikšminga šiuo atveju, ir, ketvirta, kad bendrojo kodo sutartyje, kurią *Swiss* sudarė su SAS, nėra bendradarbiavimo formų, kuriomis grindžiamas *Lufthansa* partnerių vertinimas 2005 m. sprendime.

– *Pirminės pastabos*

59 Pirmiausia reikia konstatuoti, kad 15.2 peržiūros išlygos antrame sakinyje aiškiai nurodomas tik pareigos skirti laiko tarpsnius panaikinimas, neminint su kainomis susijusios pareigos. Vis dėlto tokią situaciją lėmė tai, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 9 punkto, įsipareigojimai dėl kainų nustatyti tik derybų dėl korekcinių priemonių pabaigoje, t. y. tuo metu, kai 15.2 peržiūros išlygos antras sakinys jau buvo patvirtintas. Taigi, kaip tvirtina ieškovė, o Komisija to neginčija, aplinkybę, kad peržiūros išlyga nebuvo pakoreguota, atsižvelgiant į tai, kad nustatyti šie įsipareigojimai dėl kainų, reikia laikyti atsitiktinumu, o ne apgalvotu sprendimu. Vadinasi, 15.2 peržiūros išlygos antrą sakinį reikia aiškinti kaip taikomą ne tik įsipareigojimams, susijusiems su laiko tarpsniais, bet ir įsipareigojimams dėl kainų. Taip aiškinti *a fortiori* reikia todėl, kad įsipareigojimais dėl kainų nustatoma neįprasta ir šalių verslo

laisvę itin ribojanti pareiga: taigi dar svarbiau ir pateisinama numatyti galimybę juos panaikinti. Be to, per posėdį Komisija aiškiai patvirtino, kad neginčija tokio 15.2 peržiūros išlygos antro sakinio išaiškinimo.

60 Taip pat reikia pažymėti, kad, nors 15.2 peržiūros išlygos pirmame sakinyje, kuris atitinka standartinę peržiūros išlygą, numatyta, kad Komisija gali panaikinti arba iš dalies pakeisti įsipareigojimus ilgalaikio rinkos pokyčio atveju, šios išlygos antrame sakinyje nurodyta, kad Komisija panaikins įsipareigojimus, pasikeitus sutartiniams santykiams. Nors šio antro sakinio turinys, žinoma, imperatyvesnis, vis dėlto jis nereiškia, kad, kaip tvirtina ieškovė, bet koks sutartinių santykių pokytis automatiškai įpareigoja Komisiją panaikinti įsipareigojimus. Iš tiesų tam, kad pagal 15.2 peržiūros išlygos antrą sakinį būtų panaikinti įsipareigojimai, reikia, kad sutartiniai santykiai, kuriais Komisija grindė savo išvadą dėl sumažėjusios motyvacijos konkuruoti, pasikeistų taip, kad 2005 m. sprendime įvardytų problemų nebeliktų.

61 Šiuo klausimu reikia priminti, kad nagrinėjamas įsipareigojimas dėl kainų nustatytas kaip atsakas į rimtas abejones, kilusias dėl veiklos sutapties, bet ne dėl koncentracijos šalių, o dėl *Swiss* ir SAS, kuri nepriklausė *Lufthansa* grupei, bet buvo *Star Alliance* partnerė, taip pat su *Lufthansa* susijusi keliais dvišaliais susitarimais (žr. šio sprendimo 2 ir 5–8 punktus). Iš tiesų 2005 m. sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė išvadą, kad atsižvelgiant į intensyvų bendradarbiavimą, kylantį iš su *Lufthansa* sudarytų dvišalių susitarimų, *Star Alliance* partnerės „*Austrian*, *bmi*, SAS ir *United Airlines* ne[gali] būti laikomos *Lufthansa* konkurentėmis“ ir „[turi] nedaug arba visai neturi motyvų konkuruoti su *Swiss* įvykdžius koncentraciją“.

62 Reikia konstatuoti, kad šiuo klausimų pateikta paviršutiniška argumentacija, 2005 m. sprendime neanalizuojant atskirų susitarimų, tik nurodoma, kad dvišaliuose susitarimuose, kuriuos *Lufthansa* sudarė su šio sprendimo 61 punkte minėtomis oro linijų bendrovėmis, numatyta „vienoda pasauliniu lygmeniu kainų politika, bendras tinklo ir skrydžių planavimas, bendro tranzito centro sistemos organizavimas ir bendra rinkodaros strategija“, todėl jie „tapo teisinis pagrindas pasauliniu mastu integruoti bendrovių tinklus ir jų prekybos politiką“, nes „šių susitarimų taikymo sritis ir tikslas neapsiriboja maršrutais, jungiančiais Vokietiją ir atitinkamas jų kilmės valstybes“. 2005 m. sprendimo 22 konstatuojamosios dalies paskutiniame sakinyje nurodyta, kad „tokia pati argumentacija taikoma LOT ir *Air Canada*, kurių susitarimuose, sudarytuose su *Lufthansa*, numatytas bent jau bendras tinklo kūrimas ir bendros kainos politika už jų atitinkamų valstybių ribų“.

63 Taigi 2005 m. sprendime nėra nei įvairių dvišalių susitarimų, kuriuos *Lufthansa* sudarė su SAS, analizės ar individualaus vertinimo, nei nurodytų priežasčių, kodėl tie susitarimai daro poveikį SAS ir *Swiss* konkurencijai dėl kitų maršrutų nei tie, kuriuos minėti susitarimai apima; todėl iš 2005 m. sprendimo neaišku, kokį poveikį turėtų kurio nors iš minėtų susitarimų nutraukimas. Vis tiek reikia pripažinti, kad vertinimas, jog *Star Alliance* partnerės, kaip antai, SAS ir LOT, negali būti laikomos *Lufthansa* konkurentėmis ir turi nedaug motyvų arba apskritai jų neturi konkuruoti su *Swiss* po koncentracijos, grindžiamas susitarimų visuma, kuri lemia labai plataus masto bendradarbiavimą. Todėl šią intensyvią integraciją įgyvendinančių susitarimų dalinis pakeitimas arba panaikinimas gali pašalinti 2005 m. sprendime įvardytas konkurencijos problemas ir kartu gali pateisinti įsipareigojimų panaikinimą.

64 Kaltinimus ir argumentus, susijusius su *Lufthansa* ir SAS sutartiniais santykiais, reikia nagrinėti, atsižvelgiant būtent į šias pastabas.

– Lufthansa ir SAS susitarimų pokyčiai

65 Grįsdamos prašymą atleisti nuo įsipareigojimų šalys, be kita ko, tvirtino, kad bendrosios įmonės susitarimo ir bet kokio kito *Lufthansa* ir SAS bendradarbiavimo, viršijančio standartinį bendro kodo naudojimą, nutraukimas 2013 m. birželio 1 d. buvo sutartinių santykių pokytis, kaip jis suprantamas pagal 15.2 peržiūros išlygą, pateisinantis įsipareigojimo dėl kainų panaikinimą maršrutui ZRH–STO.

Ginčijamo sprendimo 39 ir 40 konstatuojamosiose dalyse Komisija pripažino, kad bendrosios įmonės susitarimo nutraukimas iš tiesų buvo 2005 m. sprendimo priėmimo metu buvusių *Lufthansa* ir SAS sutartinių santykių pokytis. 2014 m. birželio 27 d. ataskaitoje įgaliotasis atstovas padarė išvadą, kad bendrosios įmonės susitarimo nutraukimas buvo „esminis rinkos pokytis“, kaip tai suprantama pagal 15.2 peržiūros išlygą, nes jis nutraukė dviejų bendrovių bendrą veiklos politiką, kuri apėmė kainų nustatymą ir *Lufthansa* ir SAS tinklo planavimą.

66 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Komisija, nors, žinoma, nėra saistoma įgaliotojo asmens nuomonės, vis dėlto iš principo turėtų į ją atsižvelgti, ypač todėl, kad pati jo prašė pateikti nuomonę: pirmiausia – 2014 m. birželio 16 d. ir antrą kartą – 2016 m. balandžio 5 d. Ginčijamo sprendimo 30–46 konstatuojamosiose dalyse, kuriose išdėstė bendrosios įmonės susitarimo nutraukimo vertinimą, Komisija ne tik neanalizavo minėtose nuomonėse pateikto vertinimo, bet jų net nepaminėjo. Be to, ginčijamo sprendimo 27 ir 29 konstatuojamosios dalys tiksliai neatspindi įgaliotojo atstovo nuomonių, kurios įtrauktos į Komisijos atsiliepimo į ieškinį priedą. Iš tiesų, kitaip nei nurodyta ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamojoje dalyje, 2014 m. birželio 27 d. nuomonėje įgaliotasis atstovas neteigė, kad klausimas, ar esminis rinkos sąlygų pokytis, įvykęs *Lufthansa* ir SAS nutraukus bendrosios įmonės susitarimą, kiek tai susiję su maršrutu ZRH–STO, pateisintų įsipareigojimų panaikinimą, viršija jo įgaliojimus; jis veikiau nurodė, kad jo įgaliojimus viršytų vertinimas, ar Komisija 2005 m. sprendime *Lufthansa* ir LOT santykių vertinimą grindė savo teisine praktika, ar prielaida dėl maršruto ZRH–WAW. Be to, nors, pagal ginčijamo sprendimo 29 konstatuojamąją dalį, 2016 m. gegužės 3 d. įgaliotasis atstovas pakeitė savo pradinę nuomonę ir nurodė, kad nesužinojo apie jokią ypatingą aplinkybę, kaip ji suprantama pagal 15.1 peržiūros išlygą, kiek tai susiję su maršrutais ZRH–STO ir ZRH–WAW, reikia pažymėti, kad 2016 m. gegužės 3 d. dokumentas yra ne įgaliotojo atstovo antroji nuomonė, bet atsakymai į klausimus, susijusius su 15.1, o ne su 15.2 peržiūros išlyga. Atvirkščiai, antroje nuomonėje, pateiktoje 2016 m. balandžio 13 d., įgaliotasis atstovas, kaip, beje, Komisija aiškiai nurodė atsiliepime į ieškinį, iš esmės pakartojo ankstesnes 2014 m. birželio 27 d. išvadas ir paaiškino, kad dviejų maršrutų verslo klasės kainos taip pat labai sumažintos po to, kai buvo nustatytos naujos kainos. Be to, ginčijamame sprendime Komisija taip pat nenagrinėjo bendrosios įmonės susitarimo nutraukimo reikšmės ir poveikio, nors tai buvo esminis *Swiss* bendradarbiavimo su SAS elementas.

67 Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 43 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad 2005 m. sprendime pateiktame vertinime remtasi ne tik bendrosios įmonės susitarimu, bet ir *Lufthansa* ir SAS bendradarbiavimu apskritai; kadangi 1995 m. dvišalis aljanso susitarimas, kuris sudarė sąlygas šiam bendradarbiavimui, liko galioti, vien bendrosios įmonės susitarimo, susijusio su eismu tarp Vokietijos ir Skandinavijos, nutraukimas neleidžia daryti išvados, kad aktualūs dviejų bendrovių sutartiniai santykiai taip iš esmės pasikeitė, kad neliko 2005 m. sprendime išdėstyto pagrindo nerimauti dėl maršruto ZRH–STO. Taigi aplinkybė, kad 1995 m. dvišalis aljanso susitarimas paliktas galioti, buvo priežastis atmesti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų.

68 Ginčijamo sprendimo 48 konstatuojamojoje dalyje šiuo klausimu toliau paaiškinama: kadangi 1995 m. dvišaliu aljanso susitarimu grindžiami visi kiti šių dviejų bendrovių sudaryti dvišaliai susitarimai, jo nutraukimas, vertinamas kartu su bendrosios įmonės susitarimo nutraukimu, iš principo galėtų būti 2005 m. sprendime vertintų sutartinių santykių esminis pokytis.

69 Vis dėlto, kaip aiškiai nurodyta ginčijamo sprendimo 4, 32 ir 47 konstatuojamosiose dalyse, vykdant administracinę procedūrą *Lufthansa* pasiūlė nutraukti dvišalį aljanso susitarimą, jei tai leistų Komisijai patenkinti jos prašymą atleisti nuo įsipareigojimų dėl maršruto ZRH–STO.

70 Taigi ginčijamo sprendimo 43 konstatuojamojoje dalyje Komisija negalėjo teigti, kad negalima remiantis bendrosios įmonės susitarimo nutraukimu daryti išvados, jog sutartiniai santykiai pasikeitė iš esmės, nes vis dar galiojo dvišalis aljanso susitarimas.

71 Šiuo klausimu Komisija tvirtina, kad dvišalis aljanso susitarimas niekada nebuvo nutrauktas ir kad *Lufthansa* pasiūlymas nuraukti tą susitarimą niekuomet nebuvo oficialus įsipareigojimas. Todėl ji mano, kad ginčijamo sprendimo negalėjo grįsti žodiniu neprivalomu *Lufthansa* pasiūlymu galbūt nutraukti dvišalį aljanso susitarimą.

72 Šie argumentai nepriimtini. Kaip tvirtina ieškovė ir kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 4, 32 ir 47 konstatuojamųjų dalių, jis grindžiamas hipoteze, kad *Lufthansa* nutrauktų tą susitarimą, jei to pakaktų, kad Komisija panaikintų įsipareigojimus dėl kainų. Be to, jei manė, kad tai būtina, Komisija turėjo per administracinę procedūrą pareikalauti, kad *Lufthansa* įgyvendintų šį įsipareigojimą tokiomis sąlygomis, kokios jai atrodo tinkamos.

73 Vadinasi, neišnagrinėjusi bendrosios įmonės susitarimo nutraukimo poveikio – nei atskirai, nei kartu su įsipareigojimu taip pat nutraukti dvišalį aljanso susitarimą, Komisija neatsižvelgė į visus elementus, reikšmingus vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, pagrįstą *Lufthansa* ir SAS sutartinių santykių pasikeitimu.

74 Vis dėlto reikia pažymėti, kad pagal kitas ginčijamo sprendimo konstatuojamąsias dalis sprendimas atmesti prašymą grindžiamas ne tuo, kad dvišalis aljanso susitarimas nebuvo iš tiesų panaikintas, o kitais motyvais.

75 Ginčijamo sprendimo dalyje, skirtoje susitarimų pakeitimams (68–70 konstatuojamosios dalys), Komisija pirmiausia nurodė, kad nepakanka bendrosios įmonės susitarimo nutraukimo, tada pažymėjo, jog „konkurencijos sąlygos dėl maršruto ZRH–WAW, kurį aptarnaudamos *Lufthansa* ir LOT bendradarbiauja glaudžiau nei dėl maršruto ZRH–STO, visai nepasikeitė“, ir padarė išvadą, kad įsipareigojimus dėl kainos, susijusius su maršrutu ZRH–WAW, reikia palikti ir atitinkamai reikia palikti įsipareigojimus, susiujusius su maršrutu ZRH–STO. Šį motyvą reikia atmesti, nes jis grindžiamas tik hipotetiniais samprotavimais, jį pateikiant konkrečiai nenagrinėjama svarbi su kiekvienu iš maršrutų susijusi informacija ir jis grindžiamas šiek tiek nelogiška argumentacija: dviejų maršrutų palyginimu motyvuojamas prašymo dėl pirmojo iš jų atmetimas, o šis atmetimas savo ruožtu pateisina prašymo dėl antro maršruto atmetimą. Be to, ginčijamo sprendimo 68 konstatuojamojoje dalyje Komisija pabrėžė, kad tai, jog neatsirado naujo vežėjo, taip pat savaime galima laikyti motyvu palikti įsipareigojimus dėl kainų dviejuose maršrutuose: ZRH–STO ir ZRH–WAW. Toks motyvas yra klaidingas. Naujo maršrutą ZRH–STO arba maršrutą ZRH–WAW aptarnaujančio vežėjo atsiradimas yra ne sąlyga, kad, remiantis peržiūros išlygomis, būtų panaikinti įsipareigojimai, o papildomas atskiras motyvas, dėl kurio pagal įsipareigojimų 11.1 išlygą įsipareigojimai dėl kainos automatiškai nustoja galioti.

76 Iš ginčijamo sprendimo 49, 70, 95 ir 112 konstatuojamųjų dalių matyti, kad Komisija nusprendė, jog bendrosios įmonės susitarimo ir pasiūlymo taip pat nutraukti dvišalį aljanso susitarimą neužtenka, ypač todėl, kad 2006 m. sudaryta *Swiss* ir SAS bendrojo kodo sutartis. Be to, pagal ginčijamo sprendimo 95 konstatuojamąją dalį, „net jei sąlygos prašyti atleisti nuo įsipareigojimų būtų laikomos įvykdytomis“, vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų dar reikėtų atsižvelgti į šios bendrojo kodo sutarties sudarymą. Galiausiai Komisijos teikiama svarba šiai sutarčiai matyti iš ginčijamo sprendimo 5 ir 104 konstatuojamųjų dalių, kuriose nurodyta, kad 2015 m. kovo 5 d. Komisija informavo ieškovę, jog ji gali būti atleista nuo įsipareigojimų, jei atliks tam tikrus *Swiss* ir SAS bendrojo kodo sutarties pakeitimus – būtent susiaurins jos taikymo sritį, į ją įtraukdama tik jungiamųjų reisų keleivius: šiam pasiūlymui nebuvo taikoma jokia išlyga ar sąlyga, kad turi būti nutrauktas dvišalis aljanso susitarimas arba atliktas tyrimas.

77 Nors ginčijamo sprendimo motyvai yra mažų mažiausiai painūs, vis dėlto reikia taip pat nagrinėti, ar Komisija galėjo padaryti išvadą, kad bendrosios įmonės susitarimo nutraukimas kartu su pasiūlymu nutraukti dvišalį aljanso susitarimą nepakako tam, kad būtų patenkintas prašymas atleisti nuo įsipareigojimų, atsižvelgiant į bendrojo kodo sutartį, kurią 2006 m. *Swiss* sudarė su SAS.

78 Šiuo klausimu ieškovė pateikia dvejopus argumentus, susijusius su, pirma, Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines* Komisijos pateiktu tų pačių susitarimų vertinimu ir tariamu politikos pokyčiu aljanso partnerių vertinimo atžvilgiu, ir, antra, *Swiss* ir SAS sudaryta bendrojo kodo sutartimi.

– Sprendimas „Lufthansa / Brussels Airlines“ ir tariamas Komisijos politikos pokytis aljanso partnerių vertinimo srityje

79 Ieškovė kaltina Komisiją, kad ši neatsižvelgė į tų pačių *Lufthansa* susitarimų, sudarytų su SAS ir kitomis *Star Alliance* partnerėmis, vertinimą Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines*. Ieškovė bendresniais bruožais nurodo, kad po to, kai priėmė Sprendimą *Lufthansa / Brussels Airlines*, Komisija pakeitė savo politiką, susijusią su aljanso partnerių vertinimu: jei apie *Lufthansa* ir *Swiss* koncentraciją būtų pranešta dabar, maršrutai ZRH–STO ir ZRH–WAW nebūtų laikomi paveiktomis rinkomis ir įsipareigojimai nebūtų būtini sandoriui patvirtinti.

80 Reikia pabrėžti, kad šio sprendimo 79 punkte nurodytus kaltinimus, kitaip nei kaltinimus, susijusius su susitarimų pokyčiais siaurąja prasme ir bendrojo kodo sutartimi, *Swiss* sudaryta su SAS, ieškovė pateikė ginčydama Komisijos vertinimą, susijusį ir su maršrutu ZRH–STO, ir su maršrutu ZRH–WAW.

81 Pirmiausia Komisija primena, kad kiekviena koncentracija vertinama atskirai, atsižvelgiant į šio sandorio faktines ir teisines aplinkybes. Todėl ieškovė negali remtis tariamais Komisijos vertinimo skirtumais, palyginti su kitomis bylomis.

82 Be to, Komisija mano, kad ginčijamas sprendimas neprieštarauja vertinimui, atliktam Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines*, ir kad jos požiūris į koncentracijos šalių santykius su trečiaisiais asmenimis aviacijos sektoriuje nuo 2005 m sprendimo priėmimo iš esmės nepasikeitė. Bet kuriuo atveju tai nėra ilgalaikio rinkos pokyčio arba *a fortiori Lufthansa* ir jos aljanso partnerių sudarytų pagrindinių susitarimų pokyčio klausimas.

83 Šiuo atžvilgiu pirmiausia reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją, kai Komisija priima sprendimą dėl koncentracijos suderinamumo su vidaus rinka remdamasi pranešimu ir šio sandorio bylos medžiaga, ieškovė neturi teisės ginčyti jos konstatavimų dėl to, kad jie skiriasi nuo anksčiau išdėstytų konstatavimų kitoje byloje remiantis kitu pranešimu ir kita bylos medžiaga, net jeigu atitinkamos rinkos abiejose bylose yra panašios ar net identiškos (2005 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *General Electric / Komisija*, T-210/01, EU:T:2005:456, 118 punktas ir 2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 142 punktas). Pagal šią jurisprudenciją nei Komisijos, nei *a fortiori* Bendrojo Teismo neįpareigoja ankstesniuose sprendimuose konstatuoti faktai ir atlikti ekonominiai vertinimai.

84 Vis dėlto šiuo atveju ieškovės argumentų negalima atmesti, remiantis šio sprendimo 83 punkte minėta jurisprudencija.

85 Pirma, ieškovė nenurodo paprasto vertinimo skirtumo, lyginant ginčijamą sprendimą su bet kokiu kitu sprendimu; ji nurodo politikos skirtumą, nes apibrėždama paveiktas rinkas Komisija nebeatsižvelgė į aljanso partnerius.

86 Antra, ieškovė remiasi tokiomis pačiomis aplinkybėmis ir dėl tos pačios problematikos Komisijos atlikta tų pačių susitarimų, kuriuos sudarė tos pačios šalys, analize Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines*, kuris taip pat buvo skirtas ieškovei.

87 Dėl to, kad Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines* pateikta analizė galbūt skiriasi nuo pateiktos ginčijamame sprendime, arba dėl tariamo Komisijos politikos pasikeitimo, žinoma, savaime negalima daryti išvados, kad ginčijamas sprendimas yra neteisėtas, tačiau, atsižvelgiant į tas aplinkybes, reikia patikrinti, ar Komisija bent jau išsamiai išnagrinėjo ieškovės argumentą, kad į aljanso partnerius nebeatsižvelgiama apibrėžiant paveiktas rinkas.

88 Be to, kaip paaiškinta šio sprendimo 13 punkte, vertinimas Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines* ir Komisijos politikos pokytis aljanso partnerių vertinimo srityje būtent buvo vienas iš trijų motyvų (kartu su argumentais, kad nutrauktas bendrosios įmonės susitarimas ir kad egzistuoja *Swiss* konkurencija su SAS ir LOT), kuriais grindžiamas prašymas atleisti nuo įsipareigojimų. Iš bylos medžiagos matyti, kad šis klausimas, be kita ko, buvo esminis administracinės procedūros diskusijose.

89 Taip pat reikia pažymėti, kad tariamo Komisijos politikos pokyčio aljanso partnerių atžvilgiu nagrinėjimui skirta atskira ginčijamo sprendimo dalis (71–83 konstatuojamosios dalys) ir kad minėto sprendimo motyvai, be kita ko, grindžiami šiuo vertinimu; todėl ieškovė gali jį ginčyti.

90 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ieškovės argumentų, grindžiamų Sprendimu *Lufthansa / Brussels Airlines* ir vėlesniu Komisijos politikos pokyčiu aljanso partnerių atžvilgiu, negalima atmesti, remiantis tuo, kad ankstesni sprendimai nėra reikšmingas teisinis pagrindas; todėl juos reikia nagrinėti.

91 Pirma, šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija nepateikia jokio atsakymo į argumentą dėl Sprendimo *Lufthansa / Brussels Airlines*, nors tas argumentas išdėstytas ginčijamo sprendimo 73 ir 74 konstatuojamosiose dalyse. Šis praleidimas yra dar svarbesnis dėl to, kad susijęs su dalyku, kuris yra vienas iš svarbiausių prašymo atleisti nuo įsipareigojimų pagrindų, ir dėl to, kad 2015 m. lapkričio 20 d. rašte ieškovė pabrėžė akivaizdžią svarbą to, kad Komisija (iš naujo) įvertino susitarimus, kuriuos *Lufthansa* sudarė su SAS ir LOT ir kurie nagrinėti Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines*.

92 Taip pat dalykai, kuriuos Komisija išdėstė procesiniuose raštuose Bendrajame Teisme, negali pagrįsti, kodėl skiriasi ginčijame sprendime ir Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines* pateikta analizė, nes iš tiesų tie dalykai egzistuoja abiejose bylose.

93 Komisija tik tvirtina, kad Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines* ji padarė išvadą, kad nėra tikėtinas joks šalutinis koncentracijos poveikis, nes *Lufthansa* bendradarbiavimo susitarimai, be kita ko, su SAS ir LOT, tikriausiai nebus taikomi kitai koncentracijos šaliai. Tačiau, kaip tvirtina ieškovė, tai taikytina ir šioje byloje, nes joje nagrinėjami tie patys bendradarbiavimo susitarimai, sudaryti su tomis pačiomis šalimis, ir neginčijama, jog minėtuose susitarimuose nėra išlygos, kad jų taikymas be pakartotinų derybų, automatiškai išplečiamas, ir jog bendradarbiavimo susitarimai, kuriuos *Lufthansa* sudarė su SAS ir LOT, realiai nėra taikomi *Swiss*. Komisija toliau tvirtina, kad manė, jog *Swiss* taps *Lufthansa* patronuojamąja įmone ir prisijungs prie *Star Alliance*. Tačiau ir šiuo aspektu beveik nėra jokio skirtumo, nes *Brussels Airlines* taip pat tapo *Lufthansa* patronuojamąja įmone ir prisijungė prie *Star Alliance*.

94 Antra, dėl Komisijos politikos pokyčio aljanso partnerių vertinimo atžvilgiu reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija remiasi Sprendimu *IAG / bmi*, kad įrodytų, jog iš principo nėra iš savo kompetencijos srities pašalinusi nei aljanso partnerių tarpusavio ryšių, nei šių ryšių poveikio jų partnerių motyvacijai konkuruoti įvykus koncentracijai.

95 Vis dėlto, kaip pažymi ieškovė, Sprendimo *IAG / bmi* 160 konstatuojamojoje dalyje Komisija aiškiai nurodė, kad „pagal ankstesnius Komisijos sprendimus, apibrėžiant paveiktas rinkas, į IAG aljanso partnerius [nebuvo] atsižvelgta“.

96 Be to, nors ginčijamame sprendime ir procesiniuose dokumentuose Bendrajame Teisme Komisija tvirtina, kad Sprendime *IAG / bmi* vertinant konkurencijos padėtį atsižvelgta į egzistuojantį bendro kodo naudojimo ryšį tarp vienos iš šalių ir trečiųjų asmenų, reikia pažymėti, kad, kaip pabrėžė ieškovė ir kaip Komisija pripažino procesiniuose dokumentuose Bendrajame Teisme, toje byloje svarbi veiklos sutaptis iš tiesų buvo susijusi su pačiomis koncentracijos šalimis, t. y. *bmi* ir *British Airways* (pastaroji kaip bilietų pardavėja, parduodanti bilietus į *Royal Jordanian* skrydžius), o ne su *bmi* ir *Royal Jordanian*, kuri buvo *British Airways* aljanso partnerė. Kaip tvirtina ieškovė, Sprendime *IAG / bmi* veikiau pateikiama standartinė koncentracijos analizė, netaikant 2005 m. sprendime suformuotos analizės krypties, pagal kurią nepriklausomus aljanso partnerius reikia įtraukti į rinkų apibrėžtis.

97 Be to, per administracinę procedūrą ir Bendrajame Teisme ieškovė pabrėžė, kad 2009 m. rugpjūčio 28 d. Komisijos sprendime C(2009) 6690 *final*, kuriuo koncentracija pripažinta suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu (byla COMP/M.5440 – *Lufthansa* / *Austrian Airlines*), Komisija laikėsi to paties požiūrio kaip ir Sprendime *Lufthansa / Brussels Airlines*, todėl nenagrinėjo maršrutų sutapčių, kurias lėmė tik *Austrian Airlines* vykdomų skrydžių sutaptis su *Star Alliance* partnerių, būtent LOT ir SAS, vykdomais skrydžiais. Taip pat, anot ieškovės, savo 2010 m. liepos 14 d. Sprendime C(2010) 5008 (byla COMP/M.5747 – *Iberia* / *British Airways*) Komisija nenagrinėjo maršrutų sutapčių, kurias lėmė tik *Iberia* ir *British Airways* aljanso partnerių vykdomi skrydžiai. Reikia konstatuoti, kad nei ginčijamame sprendime, kuriame vis tiek perteikti ieškovės argumentai, nei Bendrajam Teismui pateiktuose procesiniuose dokumentuose Komisija šiuo klausimu nepateikė jokio atsakymo.

– *Bendrojo kodo sutartis, sudaryta tarp „Swiss“ ir „SAS“*

98 Pirmiausia reikia pažymėti, kad *Swiss* sudarė bendrojo kodo sutartis ir su SAS (2006 m.), ir su LOT (2007 m.), bet ieškinyje ieškovė aiškiai ginčijo tik Komisijos vertinimą šiuo klausimu, susijusį su maršrutu ZRH-STO; ji nepateikė kaltinimų dėl *Swiss* ir LOT bendrojo kodo sutarties, susijusios su maršrutu ZRH–WAW, vertinimo.

99 Bendrojo kodo sutartį *Swiss* ir SAS sudarė 2006 m., todėl 2005 m. sprendime, pagal kurį įsipareigojimai tapo privalomi, Komisija į ją neatsižvelgė, įvertinusi, kad dėl įvairių *Lufthansa* ir SAS bendradarbiavimo susitarimų įvykdžius sandorį pastaroji buvo nelabai suinteresuota konkuruoti su *Swiss*.

100 Kitaip, nei tvirtina ieškovė, vien šios aplinkybės neužtenka, kad būtų galima manyti, jog į *Swiss* ir SAS sudarytą bendrojo kodo sutartį negalima atsižvelgti, nagrinėjant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų.

101 Tiesa, kad 15.2 peržiūros išlygoje nurodytas pokytis, susijęs su susitarimais, kuriais Komisija grindė savo išvadą, kad sumažėjo motyvacija konkuruoti; vis dėlto šiuo atveju bendrojo kodo sutartis vis tiek galėjo būti svarbi, bendrai vertinant, ar sutartiniai santykiai pasikeitė tiek, kad nebeliko 2005 m. sprendime įvardytų konkurencijos problemų, kuriomis pateisinti įsipareigojimai.

102 Vien formalus 15.2 peržiūros išlygos aiškinimas, atsižvelgiant tik į priimant 2005 m. sprendimą egzistavusius susitarimus, iš tiesų, kaip nurodyta ginčijamo sprendimo 103 konstatuojamojoje dalyje, leistų šalims apeiti įsipareigojimus, senus bendradarbiavimo susitarimus pakeičiant panašiais naujais susitarimais.

103 Taigi reikia išsiaiškinti, ar *Swiss* ir SAS sudaryta bendrojo kodo sutartis yra pakankamai glaudžiai susijusi su sutartiniais santykiais ir 2005 m. sprendime nurodytomis konkurencijos problemomis.

104 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip teisingai tvirtina ieškovė ir pripažįsta Komisija, bendrojo kodo sutartis ir bendradarbiavimo susitarimai skiriasi dėl savo apimties, turinio ir susitariančiųjų šalių.

105 *Lufthansa* ir SAS dvišalis aljanso susitarimas apima šių dviejų oro linijų bendrovių, kokios jos buvo jo sudarymo metu, bendradarbiavimą ir neapima vėliau prisijungusių bendrovių, kaip antai *Swiss*, o 2006 m. sudaryta *Swiss* ir SAS bendrojo kodo sutartis apima tik *Swiss* ir SAS aptarnaujamus maršrutus ir neapima *Lufthansa* aptarnaujamų maršrutų.

106 Dvišalio aljanso susitarimo ir bendrojo kodo sutarties tikslai taip pat iš esmės skiriasi. Kaip paaiškinta 2005 m. sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje, *Lufthansa* sudarytuose bendradarbiavimo susitarimuose (ypač dvišaliame aljanso susitarime, kuris sudarė bendradarbiavimo pagrindą) numatyta „vienoda pasauliniu lygmeniu kainų politika, bendras tinklo ir skrydžių planavimas, bendro tranzito centro sistemos organizavimas ir bendra rinkodaros strategija“; todėl jie „tapo teisiniu pagrindu pasauliniu mastu integruoti bendrovių tinklus ir jų prekybos politiką“. O bendrojo kodo sutartis yra oro transporto sektoriuje dažnai sudaromas susitarimas, pagal kurį *Swiss*, be galimybės parduoti bilietus į savo vykdomus skrydžius, turi galimybę parduoti ir savo identifikavimo kodu (t. y. kaip „bilietų pardavėja“) pažymėtus bilietus į SAS vykdomus skrydžius, ir atvirkščiai.

107 Taigi, kaip pabrėžia ieškovė, o Komisija to neginčija, nėra jokios „bendros kainos politikos“ pagal bendrojo kodo sutartį. Taip pat pagal tą sutartį nėra jokio „bendro tinklo ir skrydžių planavimo“ – kiekvienas vežėjas laisvai planuoja savo skrydžius. Bendrojo kodo sutartyje nenumatyta jokio „bendro tranzito centro sistemos organizavimo“, kiekvienas vežėjas išnaudoja savo tranzito centrą pagal savo paties prioritetus. Galiausiai pagal bendrojo kodo sutartį neegzistuoja jokios „bendros rinkodaros strategijos“ – kiekvienas vežėjas parduoda savo bilietus savais kanalais.

108 Vis dėlto Komisija tvirtina, kad bendrojo kodo sutartis ir dvišalis aljanso susitarimas – abu yra neatskiriama dalis platesnių sutartinių santykių, kuriais grindžiamas maršruto ZRH–STO vertinimas, todėl jie svarbūs sprendžiant, ar taikoma 15.2 peržiūros išlyga.

109 Net darant prielaidą, kad bendrojo kodo sutartį galima laikyti svarbia, vertinant, ar taikoma 15.2 peržiūros išlyga, svarbu patikrinti, ar ši sutartis yra tokia, kad būtų galima įrodyti, kad SAS negali būti *Swiss* konkurentė, arba bent tai, kad ji riboja *Swiss* ir SAS konkurenciją.

110 Šiuo klausimu reikia pripažinti, kad ginčijamame sprendime Komisija konkrečiai neanalizuoja bendrojo kodo sutarties ir netgi nemini jokios informacijos, kuri galėtų įrodyti, kad minėta sutartis riboja *Swiss* ir SAS konkurenciją; ji tik pateikia hipotetinius svarstymus. Ginčijamo sprendimo 99 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„Kiek tai susiję su galimu tokių bendrojo kodo sutarčių poveikiu konkurencijai dėl kiekvieno iš šių maršrutų, Komisija mano, kad vertinant koncentraciją į šias esamas bendrojo kodo sutartis reikia atsižvelgti. Jei apie tokį sandorį būtų pranešta dabar, *Swiss*, SAS ir LOT sudarytos bendrojo kodo sutartys galėtų kelti konkurencijos problemų ir šalys turbūt turėtų pasiūlyti nustatyti įsipareigojimus, kad tos problemos būtų išspręstos <…>“

111 Bendrajame Teisme Komisija tvirtina, kad iš bendrojo kodo sutarties struktūros matyti, jog šalys apskritai viena kitai daro ribotą konkurencinį spaudimą. Šiuo klausimu ji tvirtina, kad tokiose paralelinėse bendro kodo sutartyse, kokios aptariamos šiuo atveju, abiem bendrą kodą naudojančioms oro linijų bendrovėms nelabai priimtina, kad viena iš jų parduotų bendru kodu pažymėtus bilietus į kitos skrydžius mažesnėmis kainomis, nes tai lemtų mažesnes pajamas.

112 Reikia konstatuoti, kad ir šie argumentai yra vien hipotetiniai; jie nėra pagrįsti konkrečia šiuo atveju aptariamos bendrojo kodo sutarties ir jos poveikio analize. Be to, kaip pripažįsta ir Komisija, *Swiss* ir SAS susitarė priimti kitos šalies gautus užsakymus, taip pat už tuos užsakymus kitos šalies nustatytas kainas. Be to, šiuo klausimu ieškovė pabrėžia, o Komisija neginčija: kadangi vykdantiems vežėjams patiems tenka neparduotų bilietų rizika, savo pačių vykdomus skrydžius jie dažnai siūlo už mažesnę kainą, nei ta, už kurią siūlo bendro kodo partnerių vykdomus skrydžius; o bilietų pardavėjas pelno bent jau nedidelius komisinius už bilieto į kito vežėjo vykdomą skrydį pardavimą.

113 Be to, reikia pažymėti, kad Komisijos pateikti duomenys, net jei būtų įrodyti, bet kuriuo atveju galėtų patvirtinti tik tai, kad bilietų pardavėjas menkai konkuruoja su vykdančiuoju vežėju, o ne tai, kad bendrojo kodo sutartis riboja abiejų bendrovių konkurenciją dėl skrydžių, kuriuos jos pačios vykdo. Kitaip tariant, gali būti, kad bendrojo kodo sutartis lemia menką konkurenciją dėl bilietų pardavimo naudojant bendrą kodą, tačiau Komisija nepateikė jokių duomenų, kurie įrodytų, kad dėl bendrojo kodo sutarties sumažėja konkurencija tarp kiekvienos iš šių dviejų bendrovių vykdomų skrydžių. Komisija tvirtina, kad nustatė, jog bendruoju kodu žymimus bilietus į tą patį skrydį vykdantysis vežėjas parduoda už beveik tokią pačią kainą kaip bilietų pardavėjas, tačiau ieškovė tvirtina, ir tai neginčijama, kad skiriasi bilietų į tos pačios dienos skrydžius, vykdomus skirtingų vežėjų, kainos. Taigi veikiau būtent skrydžių, kuriuos vykdo atitinkamai *Swiss* ir SAS, konkurencija lemia nustatant, ar tos dvi oro linijų bendrovės tarpusavyje konkuruoja.

114 Galiausiai Bendrajame Teisme Komisija pripažino, kad išsamiai nevertino *Swiss* ir SAS bendrojo kodo sutarties poveikio šių dviejų bendrovių konkurencijai dėl maršruto ZRH–STO. Šiuo klausimu Komisija tvirtina, kad neturėjo nagrinėti ieškovės pateiktų argumentų dėl to, kad ji neįrodė, jog sutartiniai santykiai pasikeitė taip, kad nebeliko 2005 m. sprendime nurodytų konkurencijos problemų. Būtent bendrojo kodo sutarties poveikio konkurencijai dėl nagrinėjamo maršruto analizė buvo būtina, norint įvertinti, ar minėta sutartis galėjo apriboti arba panaikinti *Swiss* ir SAS konkurenciją ir, jei taip, kokiu mastu.

115 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, į bendrojo kodo sutartį, žinoma, galima atsižvelgti, tačiau nei ginčijamame sprendime pateiktais duomenimis, nei Komisijos argumentais, išdėstytais Bendrajam Teismui pateiktuose procesiniuose dokumentuose, negalima pateisinti sprendimo atmesti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, kalbant apie kainos įsipareigojimus, susijusius su maršrutu ZRH–STO.

Trečioji dalis: Komisija neatsižvelgė į tai, kad „Swiss“ konkurencija su „SAS“ ir „LOT“ yra „ilgalaikis rinkos pokytis“, kaip tai suprantama pagal 15.2 peržiūros išlygos pirmą sakinį

116 Ieškovė kaltina Komisiją tuo, kad ši nenagrinėjo, ar remiantis įrodymais, patvirtinančiais, jog išlaikyta *Swiss* konkurencija su SAS ir LOT, galima nustatyti „ilgalaikį rinkos pokytį“, nors 15.2 peržiūros išlygos pirmame sakinyje tai konkrečiai paminėta kaip pagrindas atleisti nuo įsipareigojimų.

117 Šiuo klausimu ieškovė tvirtina, kad kainos maršrutuose ZRH–STO ir ZRH–WAW yra daug mažesnės, nei buvo 2005 m., kad šiais maršrutais skridusių keleivių skaičius padvigubėjo ir kad šalys pateikė įrodymų, jog kainos, kurias *Swiss* taiko savo pačios vykdomiems skrydžiams, skiriasi nuo tų, kurias LOT nustato už vietas LOT vykdomuose skrydžiuose.

118 Pirmiausia reikia pažymėti, kad „ilgalaikis rinkos pokytis“ yra atskiras pagrindas atleisti nuo įsipareigojimo, aiškiai paminėtas 15.2 peržiūros išlygos pirmame sakinyje, ir kad Komisija neginčija, jog *Swiss* konkurencijos su SAS ir LOT egzistavimą galima laikyti ilgalaikiu rinkos pokyčiu. Tokiomis aplinkybėmis ginčijamo sprendimo 53 konstatuojamojoje dalyje šie argumentai klaidingai atmesti, remiantis tuo, kad „išankstinės prašymo atleisti nuo įsipareigojimų sąlygos [nebuvo] įvykdytos, todėl [nebuvo] būtina šiame sprendime nagrinėti kainų pokyčio klausimo“. Vis dėlto ši klaida neturi reikšmės, nes ginčijamo sprendimo 54–59 konstatuojamosiose dalyse Komisija vis dėlto „siekdama išsamumo“ nagrinėjo kainų pokyčius ir konkurencijos lygį.

119 Šiuo klausimu pripažinusi, kad ieškovės ir *Swiss* pateikti grafikai iš tiesų rodo tam tikrą kainų, nustatytų skirtingų vežėjų tą pačią dieną vykdytiems skrydžiams, diferenciacijos laipsnį, ginčijamame sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad vis tiek neaišku, kiek ši analizė patikima, ir kad todėl reikia atlikti papildomą ekonominę analizę.

120 Kaip tvirtina Komisija, būtent susijungęs subjektas, prašantis atleisti nuo įsipareigojimų, turi pateikti įrodymų, kurie patvirtintų, jog įvykdytos šiuo tikslu nustatytos sąlygos, ir negalima reikalauti, kad Komisija atliktų naują rinkos tyrimą dėl kiekvieno prašymo atleisti nuo įsipareigojimų. Vis dėlto Komisija turi tyrimo įgaliojimus ir veiksmingas nagrinėjimo priemones ir, jei manė, kad šalių pateikti įrodymai nepakankamai patikimi ar reikšmingi arba kad juos reikėtų papildyti kitais duomenimis, ji turėjo pareikalauti tikslesnės informacijos arba atlikti tyrimą šiuo klausimu. Ji juo labiau turėjo tai padaryti, nes 2015 m. lapkričio 20 d. atsakyme *Lufthansa* jau pabrėžė, kad Komisija negalėjo vien tvirtinti, jog „faktiškas kainų konkurencijos laipsnis abiejuose maršrutuose gali toliau svyruoti“.

121 Remdamosi įgaliotojo atstovo išvadomis šalys taip pat tvirtina, kad keleivių skaičiaus padvigubėjimas ir didelis kainų sumažėjimas nuo 2005 m. iki 2014 m. liudija, kad labai padidėjo *Swiss* konkurencija su LOT ir SAS.

122 Šiuo klausimu ginčijamame sprendime Komisija tik pažymėjo, kad šalys nepateikė jokio neginčijamo įrodymo, patvirtinančio, kad tuos kainų sumažėjimus lėmė būtent *Swiss* konkurencija su LOT ir kad iš tiesų juos taip pat galima sieti su kuro kainos sumažėjimu arba įsipareigojimų dėl kainų poveikiu.

123 Kaip jau minėta, Komisija negali vien tik reikalauti pateikti neginčijamų įrodymų (be to, nepatikslindama, kas būtent tuos įrodymus turi sudaryti); ji turi įrodyti šalių pateiktų įrodymų klaidingumą, imtis nagrinėjimo priemonių arba, jei būtina, atlikti tyrimą, kad juos papildytų arba įrodytų jų nepagrįstumą.

124 Be to, per posėdį Komisija patvirtino, kad neginčija ieškovės tvirtinimo, jog 17 iš 32 kainos sumažinimų maršrute ZRH–STO ir 4 iš 13 kainos sumažinimų maršrute ZRH–WAW buvo savanoriški, t. y. tokie, kurių korekcinėmis priemonėmis nebuvo reikalaujama.

125 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Komisija neįvykdė savo pareigos rūpestingai išnagrinėti visus svarbius duomenis, imtis nagrinėjimo priemonių arba atlikti būtiną tyrimą, kad patikrintų, ar *Swiss* konkuruoja su SAS ir LOT.

Penktoji dalis: bendrosios koncentracijų politikos nesilaikymas korekcinių priemonių, susijusių su kainomis, atžvilgiu

126 Ieškovė tvirtina, kad Komisija neatsižvelgė į tai, kad įsipareigojimai dėl kainų neatitinka jos korekcinių priemonių politikos, kaip ji paaiškinta pranešimo dėl konkurencijos gynimo priemonių 18 punkte ir patvirtinta praktikoje. Ji pažymi, kad, be to, pastaraisiais metais Komisija sistemingai atmetė šalių siūlytus įsipareigojimus dėl kainų.

127 Ieškovė aiškina, kad įsipareigojimai dėl kainų turi dvejopą galimai konkurenciją iškraipantį poveikį, t. y. pirma, dėl jų referencinių maršrutų keleiviai netenka privalumų, susijusių su kainos sumažinimais, kuriuos *Swiss* galėtų numatyti, jei neturėtų papildomų išlaidų, susijusių su atitinkamu kainos sumažinimu sutampančiuose maršrutuose, ir, antra, jie neleidžia į rinką ateiti konkuruojančiai bendrovei dėl sutampančiuose maršrutuose dirbtinai sumažintų kainų.

128 Ieškovė kaltina Komisiją, kad ši neįvertino šių elementų, o tik atkreipė dėmesį į tai, kad maršrutai ZRH–STO ir ZRH–WAW buvo mažo eismo maršrutai, kuriais jokia nauja bendrovė nepradėjo vykdyti skrydžių, nepaisant su laiko tarpsniais susijusių korekcinių priemonių.

129 Šiuo klausimu, pirma, kiek tai susiję su argumentu, kad įsipareigojimai dėl kainų yra nesuderinami su Komisijos korekcinių priemonių politika, pirmiausia, reikia priminti, kad šiame procese ieškovė negalėjo ginčyti įsipareigojimų, kurie tapo privalomi pagal galutinį 2005 m. sprendimą, teisėtumo.

130 Toliau, kaip Komisija teisingai atkreipė dėmesį, pranešime dėl konkurencijos gynimo priemonių nedraudžiama nustatyti įsipareigojimų dėl kainų, tik pabrėžiama, kad jie paprastai nepašalina konkurencijos problemų, kurias lemia horizontali veiksmų sutaptis ir kad tokio tipo korekcinės priemonės gali būti laikomos priimtinomis tik išimtinais atvejais, kiek jos taikomos pasitelkiant veiksmingus įgyvendinimo ir kontrolės mechanizmus ir nekelia konkurencijos iškraipymo pavojaus.

131 Galiausiai, kadangi kiekviena koncentracija vertinama individualiai ir atsižvelgiant į jai taikomas faktines ir teisines aplinkybes (šiuo klausimu žr. 2015 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-162/10, EU:T:2015:283, 142 ir 144 punktus), aplinkybė, kad įsipareigojimai tam tikrose ar net daugelyje bylų buvo atmesti, negali trukdyti juos patvirtinti konkrečiu atveju, jei leidžia išspręsti įvardytas konkurencijos problemas.

132 Antra, dėl argumentų, kad įsipareigojimai dėl kainų gali lemti iškraipymų ir referenciniuose, ir sutampančiuose maršrutuose, reikia konstatuoti, kad nei ginčijamame sprendime, nei Bendrajame Teisme Komisija nepateikė nieko, kas galėtų paneigti minėtus argumentus; ji tik pabrėžė, kad jie hipotetiniai. Be to, pareiga maršrutuose ZRH–STO ir ZRH–WAW atspindėti kainos sumažinimą referenciniuose maršrutuose gali sulaikyti trečiąsias oro linijų bendroves nuo minėtų maršrutų eksploatavimo. Užuot išsprendusi struktūrinę rinkos problemą, dėl kurios buvo patvirtinti įsipareigojimai dėl kainų, ši pareiga atvirkščiai, gali, prisidėti prie būtinybės tokius įsipareigojimus palikti neribotam laikui.

133 Vis dėlto šioje byloje ne sprendžiamas įsipareigojimų, kurie tapo privalomi pagal galutinį 2005 m. sprendimą, teisėtumo įvertinimo klausimas, o nagrinėjama, ar yra visos sąlygos šiems įsipareigojimams panaikinti.

134 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad argumento, grindžiamo konkurencijos iškraipymu, net jei tai būtų įrodyta, negalima prilyginti nei esminiam rinkos pasikeitimui, kaip tai suprantama pagal 15.2 peržiūros išlygos pirmą sakinį, nei sutartinių santykių pasikeitimui, kaip tai suprantama pagal 15.2 peržiūros išlygos antrą sakinį, ir, kalbant abstrakčiau, šis argumentas neleidžia nustatyti, kad pašalintos 2005 m. sprendime įvardytos konkurencijos problemos, kuriomis grindžiami įsipareigojimai.

135 Vis dėlto reikia pažymėti, kad konkurencijos iškraipymo rizika grindžiami argumentai nėra tokio pobūdžio, kad jais remiantis būtų galima įrodyti, jog tenkinamos 15.2 peržiūros išlygoje nustatytos įsipareigojimų panaikinimo sąlygos, tačiau dėl jų Komisijai juo labiau būtina atlikti rūpestingą ir išsamų prašymo atleisti nuo įsipareigojimų nagrinėjimą ir patikrinti, ar įsipareigojimai dar būtini arba tinkami.

Išvados dėl ieškinio pirmojo pagrindo

136 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad Komisija neatsižvelgė į Sprendimu *Lufthansa / Brussels Airlines* aljanso partneriams taikomos politikos pasikeitimu bei *Swiss* konkurencijos su SAS ir LOT egzistavimu grindžiamus argumentus arba jų rūpestingai nenagrinėjo.

137 Nors ir tektų dėl šių trūkumų apgailestauti, vis dėlto, visiškai nepasikeitus *Swiss* ir LOT sutartiniams santykiams, į kuriuos buvo atsižvelgta, kai 2005 m. sprendime nustatyti privalomi įsipareigojimai dėl kainų, minėtų trūkumų negalima laikyti pakankamais, kad būtų panaikintas ginčijamas sprendimas, kiek jis susijęs su maršrutu ZRH–WAW.

138 Dėl maršruto ZRH–STO reikia pažymėti ne tik tai, kad nebuvo tinkamai išnagrinėtos šio sprendimo 136 punkte minėtos aplinkybės ir *Lufthansa* ir SAS bendrosios įmonės susitarimo nutraukimas, bet ir tai, kad Komisija neatsižvelgė į ieškovės įsipareigojimą taip pat nutraukti *Lufthansa* ir SAS dvišalį aljanso susitarimą ir įgaliotojo atstovo nuomonę, kad įvyko esminis rinkos pokytis, susijęs su maršrutu ZRH–STO, ir pakankamai neišnagrinėjo bendrojo kodo sutarties poveikio *Swiss* ir SAS konkurencijai.

Todėl reikia konstatuoti, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, nes atsižvelgė ne į visą reikšmingą informaciją, ir kad ginčijamame sprendime pateiktomis aplinkybėmis negalima pateisinti sprendimo atmesti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų, susijusį su maršrutu ZRH–STO (šiuo klausimu žr. 2005 m. vasario 15 d. Sprendimo *Komisija/Tetra Laval*, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39 punktą).

139 Vadinasi, ginčijamą sprendimą reikia panaikinti, kiek jis susijęs su maršrutu ZRH-STO, ir nebūtina nagrinėti kitų ieškovės pateiktų ieškinio pagrindų ir argumentų. Tačiau tuos kitus ieškinio pagrindus ir argumentus reikia nagrinėti, kiek jie susiję su ginčijamo sprendimo teisėtumu maršruto ZRH–WAW atžvilgiu.

Dėl ieškinio antrojo pagrindo, grindžiamo teisėtų lūkesčių principo pažeidimu

140 Ieškovė tvirtina, kad Komisija neįvykdė pareigos rūpestingai ir nešališkai išnagrinėti visas su šia byla susijusias aplinkybes ir taip pažeidė gero administravimo principą, įtvirtintą Europos Sąjungos pagrindinių teisių ir laisvių chartijos 41 straipsnio 1 dalyje.

141 Šiuo klausimu ieškovė tvirtina, kad Komisija visiškai neatsižvelgė į jos pateiktus teisinius argumentus ir konkurencijos dėl atitinkamų maršrutų atžvilgiu rėmėsi prielaidomis ir hipotezėmis, užuot atlikusi rimtą faktinių aplinkybių tyrimą. Be to, Komisija nei pati atliko tyrimą dėl kainų pokyčio ir konkurencijos lygio, nei naudingai bendradarbiavo su įgaliotuoju atstovu, kuris atsakingas už stebėseną; ji teikė pirmenybę vertinimui, kad bendrojo kodo sutartis varžo konkurenciją.

142 Toks pats atsisakymas tiksliai išnagrinėti *Lufthansa* pateiktus argumentus taip pat matyti iš to, kad Komisija nuolat kartoja tuo pačius neįtikinamus teisinius argumentus, į kuriuos *Lufthansa* jau atsakė per administracinę procedūrą.

143 Reikia priminti, kad pagal Pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnio 1 dalį „kiekvienas asmuo turi teisę į tai, kad Sąjungos institucijos, įstaigos ir organai jo reikalus tvarkytų nešališkai, teisingai ir per kiek įmanomai trumpesnį laiką“.

144 Ieškovės kaltinimas Komisijai, kad ši neatsižvelgė į visas jos vertinimui pagrįsti reikšmingas aplinkybes, aptartas nagrinėjant ieškinio pirmąjį pagrindą.

145 Dėl kaltinimo, kad visiškai neatsižvelgdama į *Lufthansa* pateiktus teisinius argumentus Komisija aiškiai pademonstravo nenorinti kruopščiai nagrinėti prašymo atleisti nuo įsipareigojimų, reikia pažymėti, jog vien aplinkybė, kad Komisija ginčijo ir atmetė *Lufthansa* argumentus, neįrodo, kad Komisija buvo šališka prašymo atleisti nuo įsipareigojimų atžvilgiu. Taip pat aplinkybė, kad Komisija kartojo tariamai neįtikinamus teisinius argumentus, į kuriuos, kaip teigia *Lufthansa*, ji jau atsakė per administracinę procedūrą, veikiau atspindi tam tikrą vertinimo skirtumą; vien ši aplinkybė savaime neįrodo atsisakymo nešališkai išnagrinėti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų.

146 Be to, negalima pritarti, kad Komisija visiškai nenagrinėjo prašymo, nes, kaip matyti iš šio sprendimo 14–19 punktų, ji išsiuntė bendrovei *Lufthansa* kelis prašymus pateikti informacijos ir per administracinę procedūrą surengė su šia bendrove įvairių susitikimų.

147 Vadinasi, ieškinio antrąjį pagrindą reikia atmesti.

Dėl ieškinio trečiojo pagrindo, grindžiamo piktnaudžiavimu įgaliojimais

148 Ieškovė tvirtina, kad atleidimo nuo įsipareigojimų procedūra Komisija naudojosi kaip spaudimo priemone, kad priverstų *Swiss* nutraukti susitarimą, kuris neturėjo jokio ryšio su sandoriu. 2007 m. *Swiss* ir LOT sudarytos bendrojo kodo sutarties atžvilgiu Komisija bandė išvengti procedūrų,

numatytų galimiems SESV 101 straipsnio pažeidimams nagrinėti ir skirti už juos sankcijas pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų [SESV] 101 ir 102 straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205). Iš ginčijamo sprendimo, ypač jo 104 konstatuojamosios dalies, matyti, kad bendrojo kodo sutartis ir galimas jos antikonkurencinis poveikis yra pagrindinė priežastis, kodėl Komisija atmetė prašymą atleisti nuo įsipareigojimų.

149 Taip Komisija stengėsi išvengti pareigos realiai įrodyti tariamą *Swiss* sudarytos bendrojo kodo sutarties antikonkurencinį poveikį ir priimti sprendimą, kuriam būtų taikoma teisminė kontrolė. Šiuo klausimu ieškovė pažymi, kad 2011 m. vasario mėnesį Komisija savo iniciatyva pradėjo procedūrą dėl *Lufthansa* ir *Turkish Airlines* bei *Brussels Airlines* ir *TAP Air Portugal* sudarytų bendrojo kodo sutarčių, apimančių maršrutus iš tranzito centro į tranzito centrą, bet šias bylas pirmumo tvarka nagrinėjusi penkerius su puse metų vis dar nepriėmė jokio sprendimo.

150 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją teisės aktas laikomas priimtu piktnaudžiaujant įgaliojimais tik tada, jei remiantis objektyviais, reikšmingais ir nuosekliais įrodymais paaiškėja, kad jis priimtas tik ar bent jau iš esmės siekiant kitų tikslų nei tie, dėl kurių suteikti nagrinėjami įgaliojimai, arba norint išvengti Sutartyse specialiai numatytos konkrečiu atveju taikytinos procedūros (žr. 2013 m. balandžio 16 d. Sprendimo *Ispanija ir Italija / Taryba*, C-274/11 ir C-295/11, EU:C:2013:240, 33 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją)

151 Reikia pripažinti, kad ieškovė nepateikė objektyvių, reikšmingų ir nuoseklių įrodymų, patvirtinančių, kad Komisija naudojosi atleidimo nuo įsipareigojimų procedūra kaip spaudimo priemone, siekdama vienintelio arba svarbiausio tikslo – priversti *Swiss* nutraukti su LOT sudarytą bendrojo kodo sutartį, kad išvengtų procedūrų, numatytų SESV 101 straipsnio pažeidimams nagrinėti ir skirti už juos sankcijas.

152 Pirmiausia reikia pažymėti, kad procedūra pradėta ne Komisijos iniciatyva, o ieškovės prašymu.

153 Be to, iš bylos medžiagos matyti, kad Komisija laikosi nuomonės, jog nagrinėjama bendrojo kodo sutartis šiuo atveju kelia konkurencijos problemų ir kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 5, 49, 69 ir 95 konstatuojamųjų dalių, sprendimas atmesti prašymą atleisti nuo įsipareigojimų iš esmės grindžiamas tuo, kad minėta sutartis palikta galioti arba nepakeista; iš to negalima daryti išvados, kad Komisija piktnaudžiavo įgaliojimais.

154 Kaip konstatuota šio sprendimo 101 – 103 punktuose, Komisija pagrįstai atsižvelgė į *Swiss* ir LOT sudarytą bendrojo kodo sutartį, vertindama prašymą atleisti nuo įsipareigojimų. Iš tiesų šis susitarimas yra neatskiriama platesnių sutartinių santykių, kuriais grindžiamas konkurencijos dėl maršruto ZRH-WAW vertinimas, dalis. 2005 m. sprendime Komisija nusprendė, kad atsižvelgdama į visus su *Lufthansa* sudarytus bendradarbiavimo susitarimus LOT buvo mažai suinteresuota konkuruoti su *Swiss*, todėl bendrojo kodo sutartis iš tiesų gali būti svarbus konkurencijos dėl šio maršruto vertinimo elementas, nesvarbu, ar šiuo susitarimu galiausiai galima pateisinti sprendimą atmesti prašymą.

155 Reikia taip pat konstatuoti, kad Komisija nereikalavo, kad ieškovė nutrauktų bendrojo kodo sutartį; siekdama, kad būtų paprasčiau atleisti nuo įsipareigojimų, ji tik pasiūlė šalims jos atsisakyti arba bent susiaurinti jos apimtį, įtraukiant tik jungiamuosius skrydžius, ir taip sumažinti susijungusio subjekto ir LOT bendradarbiavimo laipsnį.

156 Vadinasi, ieškovės pateiktų duomenų negalima laikyti objektyviais, reikšmingais ir nuosekliais įrodymais, kad piktnaudžiauta įgaliojimais, todėl ieškinio trečiąjį pagrindą reikia atmesti.

157 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad reikia panaikinti ginčijamą sprendimą, kiek jis susijęs su maršrutu ZRH–STO, ir atmesti likusią ieškinio dalį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

158 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 3 dalį, jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama, kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

159 Atsižvelgiant į šios bylos aplinkybes reikia nuspręsti, kad kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji kolegija)

nusprendžia:

1. **Panaikinti 2016 m. liepos 25 d. Komisijos sprendimą C(2016) 4964 *final*, kuriuo atmestas *Deutsche Lufthansa AG* prašymas atleisti nuo tam tikrų įsipareigojimų, tapusių privalomais pagal 2005 m. liepos 4 d. Komisijos sprendimą leisti vykdyti koncentraciją byloje COMP/M.3770 – *Lufthansa* / *Swiss*, kiek jis susijęs su maršrutu Ciurichas – Stokholmas.**

2. **Atmesti likusią ieškinio dalį.**

3. **Kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Berardis Papasavvas Spineanu-Matei

Paskelbta 2018 m. gegužės 16 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

Ginčo aplinkybės 1

Sprendimas, kuriuo leista vykdyti „Lufthansa“ ir „Swiss International Air Lines Ltd“ koncentraciją 2

Ginčijamas sprendimas 3

Procesas ir šalių reikalavimai 5

Dėl teisės 5

Pirminės pastabos 5

Dėl ieškinio pirmojo pagrindo, grindžiamo klaidingo teisinio kriterijaus taikymu, akivaizdžia vertinimo klaida ir proporcingumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimu 8

Pirmoji dalis: klaidingo teisinio kriterijaus taikymas vertinant prašymą atleisti nuo įsipareigojimų ir proporcingumo bei teisėtų lūkesčių apsaugos principų pažeidimas 8

Antroji ir ketvirtoji dalys: akivaizdi vertinimo klaida vertinant „Lufthansa“ aljanso susitarimus, kiek tai susiję su 15.2 peržiūros išlygos antru sakiniu, ir Komisijos neatsižvelgimas į savo politikos dėl aljanso partnerių vertinimo pokyčius 9

– Pirminės pastabos 9

– Lufthansa ir SAS susitarimų pokyčiai 10

– Sprendimas „Lufthansa / Brussels Airlines“ ir tariamas Komisijos politikos pokytis aljanso partnerių vertinimo srityje 13

– Bendrojo kodo sutartis, sudaryta tarp „Swiss“ ir „SAS“ 15

Trečioji dalis: Komisija neatsižvelgė į tai, kad „Swiss“ konkurencija su „SAS“ ir „LOT“ yra „ilgalaikis rinkos pokytis“, kaip tai suprantama pagal 15.2 peržiūros išlygos pirmą sakinį 17

Penktoji dalis: bendrosios koncentracijų politikos nesilaikymas korekcinių priemonių, susijusių su kainomis, atžvilgiu 18

Išvados dėl ieškinio pirmojo pagrindo 19

Dėl ieškinio antrojo pagrindo, grindžiamo teisėtų lūkesčių principo pažeidimu 20

Dėl ieškinio trečiojo pagrindo, grindžiamo piktnaudžiavimu įgaliojimais 20

Dėl bylinėjimosi išlaidų 22